



GMINA BYTÓW



GMINA BORZYTUCHOM



GMINA STUDZIENICE



POWIAT BYTOWSKI

Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Bytowa na lata 2021-2030



Bytów, 2024 r.

Spis treści	
Wykaz skrótów	4
Wstęp.....	5
1. WPROWADZENIE.....	6
1.1. Podstawa prawna.....	6
1.2. Charakterystyka Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Bytowa	7
2. SYNTEZA DIAGNOZY MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO BYTOWA.....	8
2.1. Obszar gospodarczy	8
2.2. Obszar społeczny	12
2.3. Obszar przestrzenno-funkcjonalny i środowiskowy	22
2.3.1 Transport i mobilność.....	26
2.3.1.1. Uwarunkowania zewnętrzne transportu.....	26
2.3.1.2. Uwarunkowania wewnętrzne rozwoju transportu.....	30
2.3.1.2.1. Infrastruktura transportu drogowego	30
2.3.1.2.2. Infrastruktura transportu kolejowego	32
2.3.1.2.3. Transport intermodalny	36
2.3.1.2.4. Poziom elektromobilności oraz infrastruktura paliw alternatywnych ..	36
2.3.1.2.5. Infrastruktura transportu zbiorowego.....	38
2.3.1.2.6. Transport towarów	43
2.3.1.2.7. Infrastruktura rowerowa	43
2.3.1.2.8. Planowany rozwój infrastruktury transportowej.....	48
2.3.1.2.9. Zachowania transportowe mieszkańców.....	49
2.3.1.2.10. Bezpieczeństwo ruchu drogowego.....	51
2.4. Analiza SWOT	53
3. ZIDENTYFIKOWANE PROBLEMY I WYZWANIA ROZWOJOWE.....	58
4. WIZJA ORAZ CELE STRATEGICZNE.....	59
4.1. Wizja w zakresie transportu i mobilności.....	60
4.2. Priorytety oraz kierunki interwencji wraz z oczekiwanymi rezultatami.....	64
4.3. Przedsięwzięcia rozwojowe – planowane do współfinansowania w ramach FEP 2021-2027	69
4.4. Przedsięwzięcia rozwojowe – pozostałe przedsięwzięcia planowane na obszarze MOF Bytowa.....	78
5. ZAANGAŻOWANIE PARTNERÓW SPOŁECZNO-GOSPODARCZYCH.....	92
6. WDRAŻANIE I MONITORING STRATEGII	96
6.1. Podział ról/zadań lidera oraz członków ZIT podczas realizacji Strategii.....	96
6.2. Opis sposobu wyłaniania przedsięwzięć rozwojowych	98

6.3. Opis gotowości realizacyjnej projektów.....	100
6.4. Monitoring i ewaluacja Strategii	100
7. SYSTEM FINANSOWANIA/ PLAN FINANSOWY	102
Spis tabel, wykresów, map i rysunków	114

Wykaz skrótów

- **BDL** – Bank Danych Lokalnych
- **BGK** - Bank Gospodarstwa Krajowego
- **CS** – Cel strategiczny Strategii ZIT
- **FENIKS** - Program Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027
- **FEP 2021-2027** – Fundusze Europejskie dla Pomorza 2021-2027
- **FERC** - Fundusze Europejskie na Rozwój Cyfrowy 2021-2027
- **FOGR** - Fundusz Ochrony Gruntów Rolnych
- **GUS** – Główny Urząd Statystyczny
- **JST** – Jednostka Samorządu Terytorialnego
- **KPO** – Krajowy Plan Odbudowy
- **LGD** – Lokalna Grupa Działania
- **MOF Bytowa** - Miejski Obszar Funkcjonalny Bytowa
- **MSiT** - Ministerstwo Sportu i Turystyki
- **NFOŚiGW** - Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej
- **NGO** – organizacje pozarządowe
- **OZE** – odnawialne źródła energii
- **PKD** – Polska Klasyfikacja Działalności
- **POZ** - Podstawowa opieka zdrowotna
- **PROW** - Program Rozwoju Obszarów Wiejskich
- **PUP** – Powiatowy Urząd Pracy
- **PZPWP** - Plan zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego 2030
- **RFRD** - Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg
- **RLGD** - Rybacka Lokalna Grupa Działania
- **RLM** - równoważna liczba mieszkańców aglomeracji,
- **RPS** - Regionalny Program Strategiczny
- **Strategia ZIT** - Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Bytowa
- **TEN-T** - Transeuropejska Sieć Transportowa,
- **UE** – Unia Europejska
- **WFOŚiGW** – Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej
- **ZIT** - Zintegrowane Inwestycje Terytorialne

Wstęp

Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Bytowa (zwana dalej „Strategią ZIT”) umożliwia realizację wspólnych zadań przez cztery samorzady tj. Gminę Bytów, Gminę Borzytuchom, Gminę Studzienice oraz Powiat Bytowski w ramach Porozumienia Związku Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Bytowa. Zakres Strategii ZIT wynika z art. 29. rozporządzenia ogólnego, co opisano szczegółowo w Umowie Partnerstwa.

Miejskie Obszary Funkcjonalne charakteryzują się spójnym układem przestrzennym z określonym głównym ośrodkiem miejskim oraz powiązaniem z nim funkcjonalnie otoczeniem. Na otoczenie mogą złożyć się zarówno gminy miejskie, gminy miejsko-wiejskie, jak i gminy wiejskie. Dla tak zdefiniowanego obszaru kolejnym krokiem jest określenie wspólnej wizji rozwoju oraz celów strategicznych. Opracowanie Strategii ZIT pozwoli na identyfikację wspólnych dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego wyzwań oraz skoordynowanie działań, tak, aby zwiększyć efektywność realizacji określonych celów. Strategia ZIT ma także wpływ na podniesienie dostępności źródeł zewnętrznego finansowania z różnych programów krajowych i unijnych.

Zgodnie z zasadą wielopoziomowego zarządzania i podejściem oddolnym Strategię ZIT przygotowywano z udziałem partnerów społeczno-gospodarczych, jednostek samorządów terytorialnych, społeczności lokalnej oraz pozostałych interesariuszy. W toku opracowania odbywały się również spotkania konsultacyjne z przedstawicielami gmin oraz spotkania pomiędzy władzami poszczególnych gmin w celu wypracowania wspólnych treści.

Miejski Obszar Funkcjonalny objęty mechanizmem Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych (ZIT) jest zobligowany zapisami Umowy Partnerstwa oraz Programu Fundusze Europejskie dla Pomorza na lata 2021-2027 do umieszczenia w Strategii ZIT zagadnień z zakresu planowania transportu miejskiego. Włączenie transportu i mobilności w Strategię ZIT warunkuje możliwość dofinansowania projektów związanych tym obszarem tematycznym.

Część projekcyjna Strategii ZIT przedstawia wizję i określa cele rozwoju systemu transportowego w MOF w perspektywie do roku 2030. Proponowane zapisy są spójne z wizjami i celami z poziomu krajowego i regionalnego.

1. WPROWADZENIE

1.1. Podstawa prawna

Przedmiotowa Strategia została przygotowana na podstawie art. 28-30 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1060 z dnia 24 czerwca 2021 r. ustanawiającego wspólne przepisy dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego Plus, Funduszu Spójności, Funduszu na rzecz Sprawiedliwej Transformacji i Europejskiego Funduszu Morskiego, Rybackiego i Akwakultury, a także przepisy finansowe na potrzeby tych funduszy oraz na potrzeby Funduszu Azylu, Migracji i Integracji, Funduszu Bezpieczeństwa Wewnętrznego i Instrumentu Wsparcia Finansowego na rzecz Zarządzania Granicami i Polityki Wizowej (rozporządzenie ogólne) zgodnie z zapisami następujących dokumentów:

1. Ustawa z dnia 28 kwietnia 2022 r. o zasadach realizacji zadań finansowanych ze środków europejskich w perspektywie finansowej 2021-2027.
2. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1056 z dnia 24 czerwca 2021 r. ustanawiając Fundusz na rzecz Sprawiedliwej Transformacji.
3. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1057 z dnia 24 czerwca 2021 r. ustanawiające Europejski Fundusz Społeczny Plus (EFS+) oraz uchylające rozporządzenie (UE) nr 1296/2013.
4. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1058 z dnia 24 czerwca 2021 r. w sprawie Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i Funduszu Spójności.
5. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1059 z dnia 24 czerwca 2021 r. w sprawie przepisów szczegółowych dotyczących celu „Europejska współpraca terytorialna” (Interreg) wspieranego w ramach Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego oraz instrumentów finansowania zewnętrznego.
6. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1060 z dnia 24 czerwca 2021 r. ustanawiające wspólne przepisy dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego Plus, Funduszu Spójności, Funduszu na rzecz Sprawiedliwej Transformacji i Europejskiego Funduszu Morskiego, Rybackiego i Akwakultury, a także przepisy finansowe na potrzeby tych funduszy oraz na potrzeby Funduszu Azylu, Migracji i Integracji, Funduszu Bezpieczeństwa Wewnętrznego i Instrumentu Wsparcia Finansowego na rzecz Zarządzania Granicami i Polityki Wizowej.
7. Umowa Partnerstwa dla realizacji Polityki Spójności 2021-2027 w Polsce z dnia 30 czerwca 2022 r.
8. Program Fundusze Europejskie Pomorza 2021-2027 – zatwierdzony decyzją wykonawczą Komisji Europejskiej nr C(2022) 8860 z dnia 7 grudnia 2022 r.
9. Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego 2030 z dnia 12 kwietnia 2021 roku.
10. Porozumienie w sprawie powołania Związku Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Bytowa z dnia 20 maja 2022 r., zawarte na podstawie:
 - a. Uchwały nr XLIII/406/2022 Rady Miejskiej w Bytowie z dnia 27 kwietnia 2022 r. w sprawie wyrażenia zgody na przystąpienie Gminy Bytów do współpracy w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych w Miejskim Obszarze Funkcjonalnym Bytowa i zawarcia porozumienia z Gminami Borzytuchom i Studzienice tworzącymi Miejski Obszar Funkcjonalny oraz Powiatem Bytowskim

- b. Uchwały nr XXV/275/22 Rady Gminy Borzytuchom z dnia 20 kwietnia 2022 r. ws. wyrażenia zgody na przystąpienie Gminy Borzytuchom do współpracy w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych w Miejskim Obszarze Funkcjonalnym Bytowa i zawarcia porozumienia z Gminą Bytów i Gminą Studzienice tworzącymi Miejski Obszar Funkcjonalny oraz Powiatem Bytowskim
- c. Uchwały nr XXVII/255/2022 Rady Gminy Studzienice z dnia 28 kwietnia 2022 r. ws. wyrażenia zgody na przystąpienie Gminy Studzienice do współpracy w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych w Miejskim Obszarze Funkcjonalnym Bytowa i zawarcia porozumienia z Gminami Borzytuchom i Bytów tworzącymi Miejski Obszar Funkcjonalny oraz Powiatem Bytowskim
- d. Uchwały nr XXXIII/241/2022 Rady Powiatu Bytowskiego z dnia 21 kwietnia 2022 r. w sprawie wyrażenia zgody na przystąpienie Powiatu Bytowskiego do współpracy w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych w Miejskim Obszarze Funkcjonalnym Bytowa i zawarcia porozumienia z pozostałymi jednostkami samorządu terytorialnego wchodzącymi w skład MOF Bytowa.

1.2. Charakterystyka Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Bytowa

Miejski Obszar Funkcjonalny Bytowa (MOF Bytowa) położony jest w północno-zachodniej części Polski, w województwie pomorskim (część środkowo-zachodnia), w powiecie bytowskim. Lokalizację obrazuje poniższa mapa.

Mapa 1 MOF Bytowa na mapie województwa pomorskiego



Źródło: UMWP

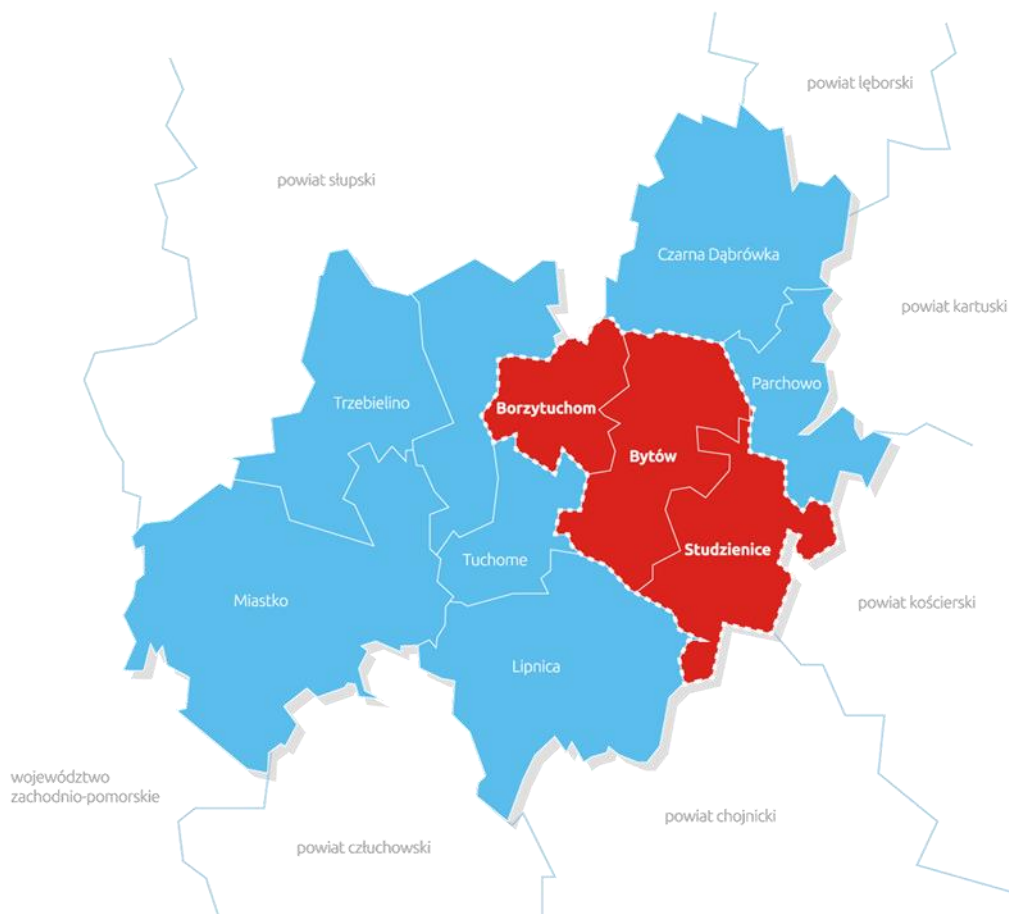
MOF Bytowa tworzą 4 samorządy:

- gmina miejsko-wiejska Bytów (Lider),
- gminy wiejskie Borzytuchom i Studzienice,

- powiat bytowski w obszarze ww. gmin.

Na mapie poniżej przedstawiono obszar opracowania z podziałem administracyjnym.

Mapa 2 Podział obszaru opracowania według rodzaju gminy



Źródło: opracowanie własne

Powierzchnia MOF Bytowa wynosi 482 km², co stanowi około 2,6% powierzchni województwa pomorskiego. Największą pod względem powierzchni jest gmina Bytów, z jedynym na omawianym obszarze miastem Bytówem – ośrodkiem rdzeniowym MOF, siedzibą powiatu. Obszar MOF Bytowa zamieszkuje 32 316 osób, co stanowi około 1,37% ogółu mieszkańców województwa pomorskiego.

2. SYNTEZA DIAGNOZY MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO BYTOWA

2.1. Obszar gospodarczy

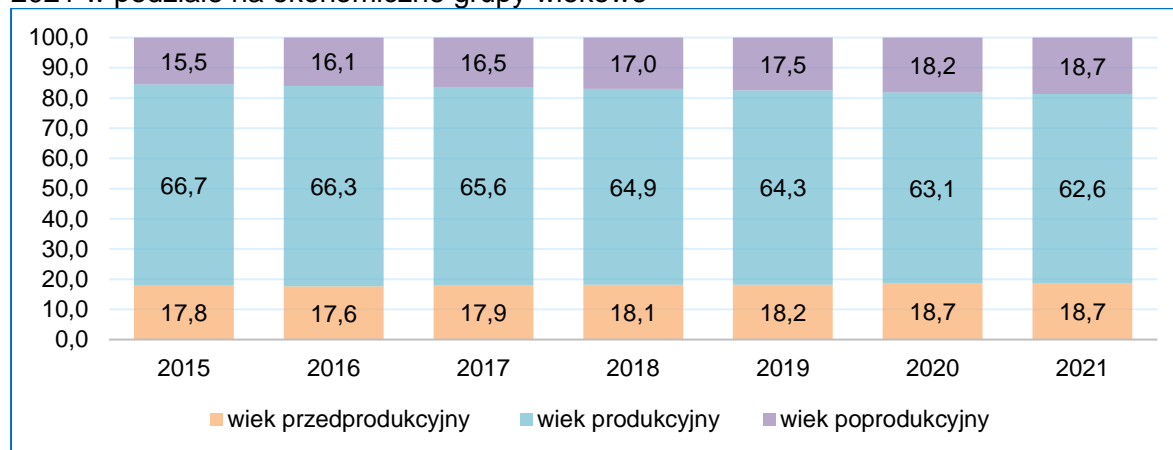
Rynek pracy

Obserwuje się wzrost liczby osób w wieku poprodukcyjnym z 15,5% w 2015 roku do 18,7% w 2021 roku oraz osób w wieku przedprodukcyjnym z 17,8% do 18,7%. Spadek odnotowano w danych dotyczących liczby osób w wieku produkcyjnym z 66,7% na 62,6%.

Społeczeństwo należy zdefiniować jako starzejące się – jednak wartości te wypadają lepiej

w porównaniu do całego obszaru województwa pomorskiego, gdzie w roku 2021 przedstawiają się następująco: wiek przedprodukcyjny – 17%, produkcyjny – 62%, poprodukcyjny – 21%.

Wykres 1 Liczba mieszkańców Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Bytowa w latach 2015-2021 w podziale na ekonomiczne grupy wiekowe



Źródło: opracowanie własne na podstawie BDL GUS

Liczba ludności w wieku produkcyjnym wskazuje wielkość potencjalnych zasobów pracy, które z kolei wpływają na rozmiary zatrudnienia. W efekcie grupa ta, stanowi istotny element siły produkcyjnej społeczeństwa. Osoby zdolne do pracy, ale niezatrudnione to część określająca podaż rynku pracy, a liczba wolnych miejsc określa jego popyt. Na rynku pracy zazwyczaj istnieje nadwyżka podaży nad popytem, co prowadzi do zjawiska bezrobocia. Według Głównego Urzędu Statystycznego (GUS) bezrobocie rejestrowane to „Osoby, które ukończyły 18 lat i nie osiągnęły wieku emerytalnego, niezatrudnione i niewykonujące innej pracy zarobkowej, zdolne i gotowe do podjęcia zatrudnienia w pełnym wymiarze czasu pracy i zarejestrowane we właściwym dla miejsca zameldowania (stałego lub czasowego) powiatowym urzędzie pracy oraz poszukujące zatrudnienia lub innej pracy zarobkowej”. Skutkiem bezrobocia są np. spadek produkcji, migracje wewnętrzne i zewnętrzne, wzrost wydatków z budżetu państwa na świadczenia socjalne czy skutki społeczne, m.in. niższe poczucie własnej wartości u bezrobotnych czy brak chęci podejmowania dalszych aktywności.

Na terenie MOF Bytowa obserwuje się trend spadku bezrobocia rejestrowanego. Według danych opublikowanych przez GUS w 2021 r. liczba osób bezrobotnych na obszarze MOF Bytowa ukształtowała się na poziomie 773 osób (w tym 494 kobiet) i była blisko o 6,5% niższa niż w 2020 r.

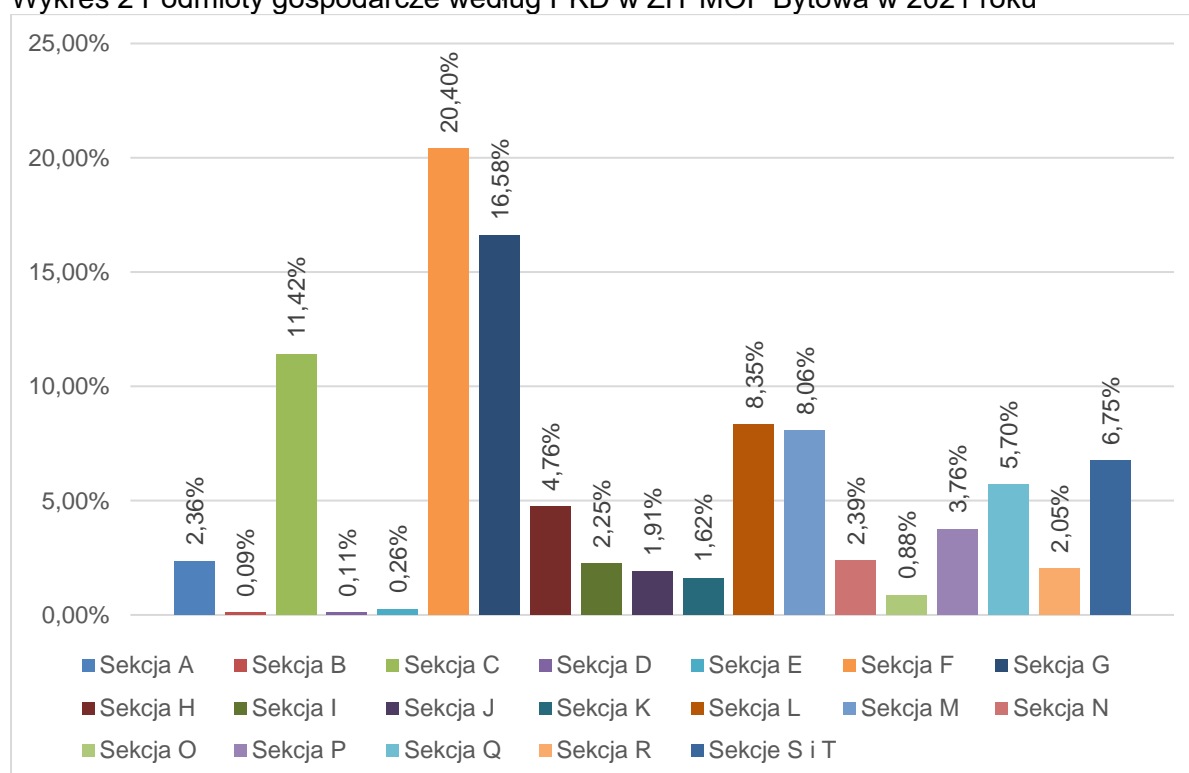
Tabela 1 Bezrobocie rejestrowane dla MOF Bytowa w latach 2020-2021

L.p.	Jednostka terytorialna	Liczba osób bezrobotnych zarejestrowanych w PUP 2020	Liczba osób bezrobotnych zarejestrowanych w PUP 2021
1.	Gmina Bytów	625	603
2.	Gmina Borzytuchom	119	95
3.	Gmina Studzienice	82	75
4.	MOF Bytowa	826	773

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS, 2021

Oprócz poprawy sytuacji na rynku pracy, zaobserwować możemy także ogólną poprawę sytuacji gospodarczej oraz poziomu przedsiębiorczości obszaru. Na koniec 2021 r. na obszarze MOF Bytowa zarejestrowanych było w systemie REGON 3510 podmiotów gospodarki narodowej (81% w Bytowie), z czego 2654 stanowiły osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą. Analizując rejestr pod kątem liczby zatrudnionych pracowników można stwierdzić, że najwięcej 3373 jest mikro-przedsiębiorstw, zatrudniających 0-9 pracowników. Podmioty prowadzące działalność na terenie obszaru skupiają się przede wszystkim wokół pozostałej działalności (57%), branży przemysłowo-budowlanej (38,8%) oraz leśnictwa, łowiectwa i rybactwa (4,2%). Największym pracodawcą na obszarze MOF Bytowa jest firma DRUTEX S.A., z siedzibą w Bytowie, wiodący producent stolarki okiennodrzwiowej w Europie, który zatrudnia ponad 3,5 tys osób, co stanowi ponad 10% całej populacji MOF.

Wykres 2 Podmioty gospodarcze według PKD w ZIT MOF Bytowa w 2021 roku



Źródło: opracowanie własne na podstawie BDL GUS

Największy udział podmiotów gospodarczych wg PKD obejmuje firmy działające w obszarze handlu hurtowego i detalicznego naprawy pojazdów samochodowych i motocykli (16,58% – sekcja G) oraz budownictwa (20,4% – sekcja F). Następnym, obszarem jest przetwórstwo przemysłowe (11,42% – sekcja C).

Pewną rolę we wspieraniu i rozwoju przedsiębiorczości na obszarze MOF Bytowa pełni Kaszubski Inkubator Przedsiębiorczości zlokalizowany w Bytowie, którego celem jest tworzenie korzystnych warunków do powstawania nowych miejsc pracy, dzięki wspieraniu funkcjonowania i rozwoju innowacyjnych firm. Niezbędnym jest jednak podejmowanie przez lokalne samorzady oraz instytucje działające w obszarze rynku pracy dalszych, zintegrowanych działań w zakresie aktywizacji zawodowej i pobudzania przedsiębiorczości wśród mieszkańców.

Od paru lat Bytów stał się ważnym ośrodkiem wzrostu gospodarczego, a rynek pracy jest na tyle chłonny, że doprowadziło to do wysysania pracowników z zewnętrznego otoczenia, w tym z gmin ościennych wchodzących w skład MOF Bytowa oraz do zatrudniania coraz większej liczby cudzoziemców (w szczególności z Ukrainy). Największe deficyty na rynku pracy dotyczą zawodów z branż przemysłowych oraz zawodów medycznych. Istotnym problemem lokalnego rynku pracy jest też brak miejsc pracy dla kobiet, migracja ludzi młodych do większych miast oraz wykluczenie komunikacyjne obszaru, słaby transport lokalny i aktualny układ drogowy, który nie tylko utrudnia mieszkańcom przemieszczanie się, ale także zmniejsza zainteresowanie potencjalnych inwestorów.

Kluczowe branże

Do kluczowych branż miejskiego obszaru funkcjonalnego należy w szczególności branża metalowo-maszynowa oraz drzewno-meblarska. Duży potencjał gospodarczy ma branża turystyczna. Pod względem rozwoju brana pod uwagę jest również branża spedycyjno-logistyczna oraz teleinformatyczna.

Wg danych GUS w 2020 r. na obszarze MOF Bytowa funkcjonowało łącznie 13 obiektów świadczących usługi noclegowe, z czego 10 w gminie Bytów. Dostępność infrastruktury noclegowej oraz walory przyrodnicze stanowią o możliwościach dynamicznego rozwoju turystyki w regionie, w tym turystyki aktywnej i wypoczynkowej oraz produktów regionalnych/turystycznych z nią związanych, które wpłynęłyby na rozpoznawalność obszaru i wypracowania lokalnej tożsamości mieszkańców. Potwierdza to również liczba turystów odwiedzających corocznie miasto Bytów. Zgodnie z Raportem: „Frekwencja w atrakcjach turystycznych w roku 2020” wydanym przez Polską Organizację Turystyczną w 2021 r., liczba turystów odwiedzających w 2020 r. miasto Bytów, w tym Muzeum Zachodniokaszubskie wyniosła 21 542 osoby. Na chwilę obecną widoczne są deficyty w zakresie dostępności komunikacyjnej obszaru, infrastruktury turystycznej i rekreacyjnej, w tym w szczególności bazy hotelowej, których zniwelowanie w perspektywie długookresowej pozwoli na zrównoważone wykorzystanie posiadanego potencjału.

Aktywność inwestycyjna

Łączna suma wydatków majątkowych pochodzących z budżetu JST tworzących MOF Bytowa wyniosła w 2021 r. ponad 42 mln zł. Nakłady inwestycyjne w znacznym stopniu poniesione zostały na obszary, które można określić jako priorytetowe również wśród wyzwań na przyszłe lata, takie jak transport i łączność, gospodarka komunalna i ochrona środowiska oraz gospodarka mieszkaniowa.

Do najważniejszych inwestycji zrealizowanych na obszarze MOF Bytowa zaliczyć możemy projekt pt. „Budowa węzła transportu zbiorowego w Bytowie”, w ramach którego zrewitalizowany został budynek dworca, powstały przystanki i wiata dla autobusów, parking Park&Ride dla podróżnych oraz parking rowerowy. W ramach projektu wybudowano także zejście na perony dworca kolejowego. Drugą, również ważną inwestycją był projekt pt. „Rozbudowa infrastruktury i zakup wyposażenia dla szkół zawodowych w powiecie bytowskim”. Oba wyżej wskazane projekty współfinansowane zostały ze środków Unii Europejskiej.

Wyzwaniem w zakresie inwestycji planowanych przez samorządy tworzące MOF Bytowa mogą okazać się niewystarczające środki, które pochłaniają rosnące wydatki bieżące (potęgowane najwyższą od lat inflacją) oraz potrzebą utrzymania usług publicznych świadczonych na rzecz mieszkańców (służba zdrowia, oświata i wychowanie, edukacja, pomoc społeczna). Szansy na rozwój inwestycji należy upatrywać w możliwości wykorzystania środków unijnych w ramach programów perspektywy finansowej 2021-2027 oraz aktywności lokalnych przedsiębiorców w zakresie rozbudowy potencjału gospodarczego.

2.2. Obszar społeczny

Populacja MOF Bytowa

Miejski Obszar Funkcjonalny Bytowa zamieszkiwany jest przez 32 316 osób, w tym 50,1% kobiet¹ (wg stanu na 2021 r). Mieszkańcy MOF Bytowa stanowią 0,09% ludności Polski oraz 1,37% ludności województwa pomorskiego. Większość ludności tego obszaru (77,8%) koncentruje się w gminie Bytów, natomiast gminą o najmniejszej liczbie mieszkańców jest Borzytuchom (10,6% ogólnej liczby mieszkańców MOF Bytowa). Średnia gęstość zaludnienia MOF Bytowa wynosi 67 osób/km² i jest mocno zróżnicowana (najwyższa w gminie Bytów – 128 osób/km²)². Gęstość zaludnienia obszaru MOF Bytowa jest znacznie niższa niż średnia wojewódzka, co jest charakterystyczne dla zachodnich gmin woj. pomorskiego.

W latach 2011-2021 wskaźnik dynamiki liczby ludności dla obszaru MOF Bytowa wyniósł 102,80. Oznacza to, że w analizowanym okresie liczba mieszkańców MOF Bytowa zwiększyła się o 2,8%. Korzystne są również prognozy demograficzne ludności do 2030 r.³ dla gmin wchodzących w skład obszaru funkcjonalnego – prognozuje się wzrost liczby mieszkańców obszaru o 2,4% (tj. 786 osób) względem 2021 r.

Tabela 2 Rozmieszczenie i dynamika zmian zaludnienia dla MOF Bytowa w latach 2011-2021

L.p.	Jednostka terytorialna	Liczba ludności 2011	Liczba ludności 2021	Gęstość zaludnienia osoba/km ² (2021)	Wskaźnik dynamiki liczby ludności (2011-2021)
1.	Gmina Bytów	24 892	25 292	128	101,60
2.	Gmina Borzytuchom	2 998	3 392	31	113,14
3.	Gmina Studzienice	3 544	3 632	21	102,48
4.	MOF Bytowa	31 434	32 316	67	102,80
5.	Województwo Pomorskie	2 276 200	2 358 726	129	103,63

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS, 2011-2021

Bezpośredni wpływ na liczbę mieszkańców MOF Bytowa miały przyrost naturalny i saldo migracji. W latach 2011-2021 na terenie obszaru odnotowano tendencję spadkową

¹ <https://bdl.stat.gov.pl>

² Ibidem

³ https://www.polskawliczbach.pl/gmina_Borzytuchom

przyrostu naturalnego, która zgodnie z aktualnymi prognozami demograficznymi, będzie się nadal pogłębiać w kolejnych latach.

Przyrost naturalny na 1000 mieszkańców (wg stanu na 2021 r.) dla całego obszaru MOF Bytowa jest dodatni i ukształtował się na poziomie 1,77. Na tle województwa pomorskiego, wskaźnik ruchu naturalnego dla wskazanego obszaru kształtuje się powyżej średniej. Niemniej jednak, notowany przyrost naturalny nie zapewnia zastępowalności pokoleń. Zasadniczy wpływ na przedstawioną sytuację ma dzietność kobiet, jak również liczba kobiet w wieku rozrodczym (15-49 lat), która systematycznie spada, a zjawisko to ma i będzie miało negatywny wpływ na poziom przyrostu naturalnego MOF Bytowa.

Saldo migracji wewnętrznych jest dodatnie dla gminy Borzytuchom (wynosi 55 wg stanu na 2021 r.)⁴, dla gminy Studzienice wynosi ono -11. Ujemną wartość na poziomie -53 odnotowuje gmina Bytów, co związane jest ze zjawiskiem postępującej suburbanizacji, natomiast w odniesieniu do ludzi młodych, w wieku produkcyjnym (18-59 lat), może świadczyć o migracji edukacyjnej i zarobkowej jego mieszkańców do dużych miast.

Współczynnik dynamiki demograficznej dla całego MOF Bytowa wynosi 1,17 i jest większy od średniej dla województwa, która wynosi 0,83 oraz znacznie większy od współczynnika dynamiki demograficznej dla całego kraju, który wynosi 0,64.

Tabela 3 Urodzenia, współczynnik dynamiki demograficznej, przyrost naturalny oraz saldo migracji wewnętrznych dla MOF Bytowa w 2021 r.

L.p.	Jednostka terytorialna	Urodzenia	Współczynnik dynamiki demograficznej (stosunek urodzeń żywych do liczby zgonów) *	Przyrost naturalny na 1 tys. mieszkańców ⁵	Saldo migracji wewnętrznych
1.	Gmina Bytów	275	1,13	1,23	-53
2.	Gmina Borzytuchom	46	1,31	3,26	55
3.	Gmina Studzienice	40	1,08	0,82	-11
4.	MOF Bytowa	361	1,17	1,77	-

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS, 2021 oraz www.polskawliczbach.pl*

Starzenie się społeczeństwa

Wskaźnik ludności w wieku poprodukcyjnym do ludności w wieku produkcyjnym na obszarze MOF Bytowa wynosi 27,77⁶ (wg stanu na 2021 r.). Od kilku lat wzrasta on, co odzwierciedla dynamiczny proces starzenia się społeczeństwa, a co za tym idzie, wzrost zapotrzebowania na usługi zdrowotne i społeczne. Na obszarze miejskiego ośrodka funkcjonalnego w latach 2011-2021 odsetek osób w wieku 65 lat i więcej wzrósł o ok. 3,8%, osiągając w 2021 r. 13,4%⁷ – mniej niż średnia dla województwa pomorskiego (17,4%) oraz średnia krajowa (18,6%), co należy uznać za sytuację korzystną.

⁴ <https://bdl.stat.gov.pl>

⁵ www.polskawliczbach.pl

⁶ www.polskawliczbach.pl

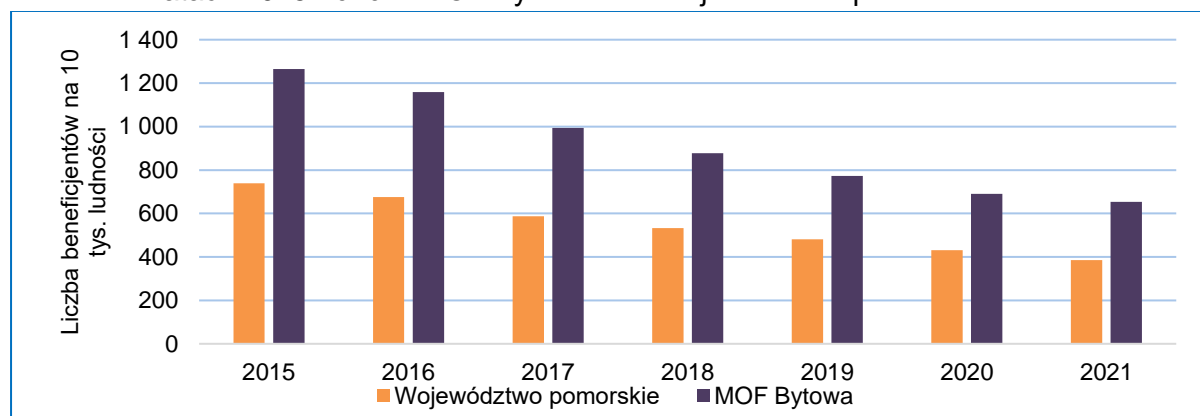
⁷ Ibidem

Infrastruktura i oferta pomocy społecznej

Na terenie MOF Bytowa działają jednostki pomocy społecznej zarówno szczebla powiatowego, jak i gminnego (co wpływa na zakres świadczonej pomocy), w tym m.in. Miejski Ośrodek Pomocy Społecznej w Bytowie oraz gminne Ośrodki Pomocy Społecznej zlokalizowane w Borzytuchomiu oraz Studzienicach. Na obszarze MOF Bytowa do najważniejszych problemów społecznych należą: bezrobocie i ubóstwo, rosnąca liczba osób z niepełnosprawnościami oraz uzależnienie (przede wszystkim alkoholowe). W 2021 r. w ośrodkach pomocy społecznej udzielono wsparcia łącznie 1593 osobom, co stanowi ok. 4,9% ogólnej liczby mieszkańców MOF Bytowa. W województwie pomorskim wartość ta kształtuje się na poziomie 3,86%. Poziom środowiskowej pomocy społecznej jest na obszarze MOF Bytowa wysoki (wyższy niż średnia dla województwa pomorskiego), mimo, że liczba osób korzystających z takiej pomocy systematycznie spada. Świadczy to o skuteczności prowadzonych działań, na co wpływ ma kompleksowy system wsparcia dla osób potrzebujących pomocy (liczne instytucje i organizacje pozarządowe) oraz dobrze wykształcona i zmotywowana kadra w obszarze polityki społecznej. Należy podkreślić jednak, że infrastruktura pomocy społecznej wymaga modernizacji. Problemem jest również niewystarczająca baza lokalowa dla instytucji świadczących wsparcie, braki w obszarze kapitału społecznego oraz silna dominacja Bytowa (duże odległości, rozproszenie, słaby transport lokalny, marginalizacja obszarów wiejskich w zakresie wsparcia osób zagrożonych wykluczeniem społecznym).

Pomoc środowiskowa to pomoc udzielana ludności w miejscu zamieszkania za pośrednictwem ośrodka pomocy społecznej. Szacunki zawierają informację o zrealizowanych świadczeniach środowiskowej pomocy społecznej i odbiorcach tej pomocy - gospodarstwach domowych i ich członkach oraz osobach bezdomnych. Na poniższym wykresie prezentuje się średnią liczbę beneficjentów pomocy środowiskowej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Bytowa oraz województwa pomorskiego.

Wykres 3 Średnia liczba beneficjentów środowiskowej pomocy społecznej na 10 tysięcy ludności w latach 2015-2020 w MOF Bytowa oraz województwie pomorskim



Źródło: opracowanie własne na podstawie BDL GUS

Mimo porównywalnie dobrych wskaźników dotyczących populacji osób starszych, widać rosnący trend wskazujący na powiększanie się tej grupy osób. Za tym idzie przyrost zapotrzebowania na usługi opieki i pomoc w czynnościach domowych, zapewnienie towarzystwa i uwagi. Zaniedbanie któregośkolwiek z działań prowadzi do wykluczenia i alienacji społecznej. Oferta wsparcia osób zależnych w zakresie pielęgnacji, profilaktyki

i aktywizacji jest słabo rozwinięta. Ograniczona dostępność usług zdrowotnych i społecznych: brakuje miejsc w placówkach opiekuńczo-leczniczych, utrudniony kontakt ze specjalistami (lekarzami, rehabilitantami, terapeutami). Brakuje systemowego podejścia do realizacji usług społecznych na szczeblu lokalnym. Niewykorzystany jest potencjał NGO. Konieczne jest zwiększenie dostępności usług społecznych.

Opieka żłobkowa i edukacja (w tym przedszkolna)

Obszar MOF Bytowa cechuje się koncentracją opieki żłobkowej na obszarze gminy Bytów. W gminie funkcjonuje 10 żłobków, w których opieką w roku szkolnym 2021/2022 objętych było 241 dzieci. Nieco lepsza sytuacja dotyczy opieki przedszkolnej oraz wczesnoszkolnej. Na obszarze MOF-u działa 15 przedszkoli oraz 12 szkół podstawowych, do których na zajęcia w roku szkolnym 2021/2022 uczęszczało łącznie 4559 dzieci ⁸.

Tabela 4 Liczba żłobków, przedszkoli i szkół podstawowych dla MOF Bytowa w 2021 r.

L.p.	Jednostka terytorialna	Liczba żłobków	Liczba przedszkoli	Liczba szkół podstawowych
1.	Gmina Bytów	10	11	7
2.	Gmina Borzytuchom	0	1	3
3.	Gmina Studzienice	1	3	3
4.	MOF Bytowa	11	15	13

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS, 2021

W 2021 roku wskaźnik użłobkowania był wyższy niż przeciętny w województwie pomorskim – liczba dzieci w żłobkach i klubach dziecięcych na 1000 dzieci w wieku do lat 3 w gminie Bytów osiągnęła wartość 266 i w gminie Studzienice 155, przy 139 dla województwa. W gminie Borzytuchom nie ma tego typu placówek.

Najlepsza sytuacja pod względem liczby dzieci w placówkach wychowania przedszkolnego na 1 tys. dzieci w wieku 3-6 lat kształtuje się w gminie Bytów – 954,9 (przy wartości dla województwa pomorskiego wynoszącej 880,9). W gminie Borzytuchom wskaźnik wynosi 689,8, zaś w gminie Studzienice 824,4.

Najniższym poziomem skolaryzacji ⁹ charakteryzuje się gmina Borzytuchom, gdzie w 2021 roku wskaźnik wyniósł poniżej 77,72%, w gminie Bytów 94,66%. Najwyższa wartość jest w gminie Studzienice – wynosi 105,26%, co może świadczyć o stosunkowo wysokim poziomie nauki lub niedoborach w liczbie placówek w okolicznych gminach. Dla porównania współczynnik skolaryzacji netto wyniósł dla województwa pomorskiego 94,81% a w całym kraju 94,7%. Na podstawie powyższych danych można stwierdzić, że problemem badanego obszaru może być dostępność szkolnictwa, zwłaszcza w mniejszych miejscowościach. Wiąże się to także z koniecznością pokonywania dużych odległości do szkół np. do sąsiednich gmin.

⁸ Raport o stanie gminy za 2021 r. (Bytów, Borzytuchom, Studzienice)

⁹ Współczynnik skolaryzacji netto na podstawie definicji GUS jest to relacja liczby osób uczących się (stan na początku roku szkolnego) na danym poziomie kształcenia (w danej grupie wiekowej) do liczby ludności, w grupie wieku określonej jako odpowiadająca temu poziomowi nauczania

Tabela 5 Średnie wyniki Egzaminu ósmoklasisty.

L.p.	Jednostka terytorialna	Język polski	Matematyka	Język angielski
1.	Gmina Bytów (obszar miejski)	58	45	65
2.	Gmina Bytów (obszar wiejski)	52	40	47
3.	Gmina Bytów (razem)	55	43	56
4.	Gmina Borzytuchom	53	47	56
5.	Gmina Studzienice	60	51	67
6.	MOF Bytowa	56	46	59
7.	Województwo Pomorskie	58	46	65

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Okręgowej Komisji Egzaminacyjnej w Gdańsku, 2021

Średnie wyniki Egzaminu ósmoklasisty w szkołach MOF Bytowa są na ogół niższe (w przypadku języka polskiego i angielskiego) lub zbliżone (w przypadku matematyki) do średniej wojewódzkiej. Gmina Studzienice odznacza się najwyższymi wynikami egzaminu, przewyższającymi średnią wojewódzką. Natomiast średnie wyniki gminy Bytów i gminy Borzytuchom są porównywalne między sobą i niższe od średniej województwa Pomorskiego.

Na obszarze miejskiego obszaru funkcjonują również 3 publiczne szkoły ponadpodstawowe (wszystkie zlokalizowane w mieście Bytów), do których w roku szkolnym 2020/2021 uczęszczało łącznie 2038 uczniów i była to wartość mniejsza o ok. 2,1% w stosunku do liczby uczniów w roku szkolnym 2019/2020¹⁰. Zdawalność egzaminu maturalnego w 2021 r. w szkołach z obszaru MOF Bytowa wyniosła 70,25% i była niższa od średniej zdawalności egzaminu maturalnego w województwie pomorskim (71,5%) oraz w kraju (74,5%)¹¹, co wskazuje na konieczność podjęcia kroków poprawiających poziom nauczania w lokalnych szkołach ponadpodstawowych.

Widoczny jest rozwój szkolnictwa zawodowego w powiecie bytowskim, który podejmuje działania mające na celu dostosowanie oferty kształcenia do oczekiwań rynku pracy w zakresie wiodących branż. W ramach projektu „Rozbudowa infrastruktury i zakup wyposażenia dla szkół zawodowych w powiecie bytowskim” w Zespole Szkół Ekonomiczno-Usługowych w Bytowie powstała nowoczesna sala gastronomiczna wyposażona w najwyższej jakości sprzęt. Kluczową inwestycją była budowa nowoczesnego budynku edukacyjnego praktycznej nauki zawodu dla uczniów Zespołu Szkół Ponadgimnazjalnych w Bytowie, która przygotowuje uczniów do pracy zgodnie z zapotrzebowaniem lokalnego rynku.

Instytucjami wpisującymi się w ideę *lifelong learning* na terenie MOF Bytowa jest: Powiatowe Centrum Edukacji Zawodowej w Bytowie oraz Ośrodek Kształcenia Zawodowego w Bytowie, które dysponują ofertą z zakresu kształcenia ustawicznego, oferując kursy z dziedzin deficytowych¹².

¹⁰ Raport o stanie powiatu bytowskiego za 2020 i 2021 r.

¹¹ Ibidem

¹² Zgodnie z Barometrem zawodów 2021 r.

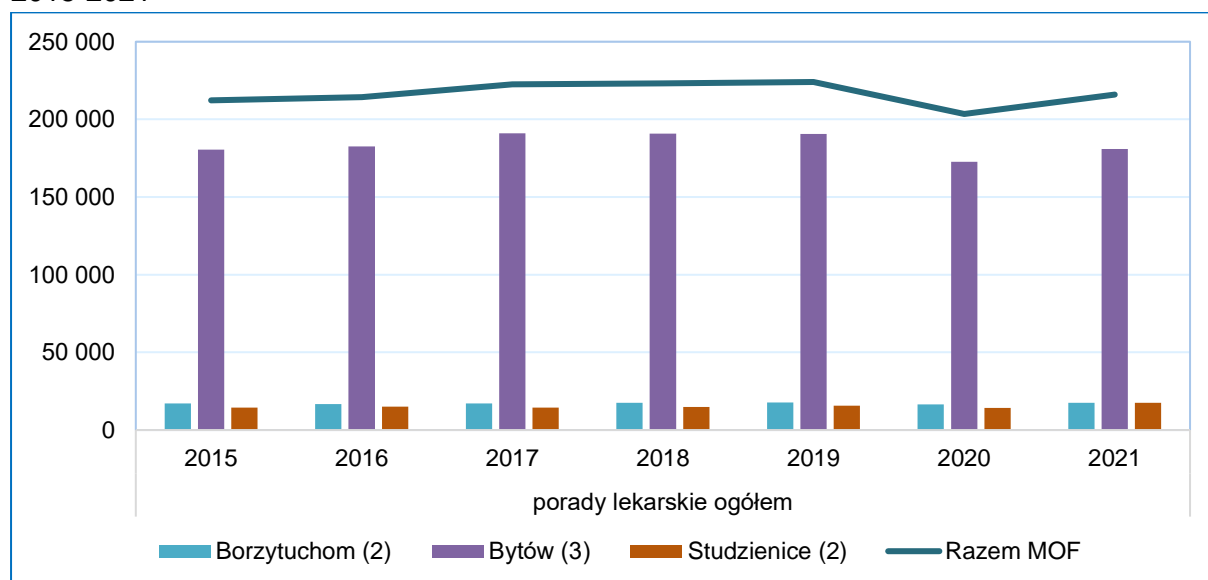
Słabą stroną obszaru MOF Bytowa jest widoczna marginalizacja obszarów wiejskich oddalonych od Bytowa, który stanowi centrum edukacyjne dla całego obszaru, co powoduje konieczność rozbudowy oferty żłobkowo-przedszkolnej również na obszarach wiejskich MOF Bytowa. Dostępność tego typu oferty jest jedną z najbardziej kluczowych kwestii wpływających na aktywność zawodową na lokalnym rynku pracy, w tym w szczególności kobiet. Problemem jest również niska dostępność komunikacyjna oraz słaby transport lokalny do innych regionów, co jest jedną z przyczyn migracji edukacyjnych ludzi młodych do dużych miast.

Infrastruktura ochrony zdrowia

Na terenie powiatu bytowskiego funkcjonuje łącznie 88¹³ (wg stanu na 2021 r.) placówek ochrony zdrowia, świadczących pomoc medyczną w ramach podstawowego ubezpieczenia społecznego, a ich dostępność jest zróżnicowana na poziomie poszczególnych gmin wchodzących w skład MOF Bytowa i niższa od średniej dla województwa pomorskiego. Podmioty lecznicze: Bytów – 29, Borzytuchom – 1, Studzienice – 1, w tym Gabinety POZ: Bytów – 8, Borzytuchom – 1, Studzienice – 1.

Liczba udzielonych porad w zakresie ambulatoryjnej opieki zdrowotnej w podstawowej i specjalistycznej opiece zdrowotnej w badanym okresie kształtuje się na podobnym poziomie. Porównując rok 2015 z 2021 widać wzrost na poziomie przeszło 3,6 tys. porad. Znacznie wyższy wzrost widać pomiędzy rokiem 2020 (w którym zanotowano najmniej porad) a 2021 – w tym okresie odnotowano przeszło 12 tys. więcej porad. Zmiany te, zapewne w dużym stopniu spowodowane były pojawieniem się w 2020 roku pandemii COVID-19. Poniżej przedstawiono wykres prezentujący liczbę udzielonych porad lekarskich.

Wykres 4 Zmiana liczby udzielonych porad w zakresie ambulatoryjnej opieki zdrowotnej w podstawowej i specjalistycznej opiece zdrowotnej w gminach MOF Bytowa w latach 2015-2021



Źródło: opracowanie własne na podstawie BDL GUS

¹³ Raport o stanie powiatu bytowskiego za 2021 r.

Kluczową rolę w zakresie ochrony zdrowia na obszarze MOF Bytowa odgrywa jedyna tego typu jednostka – Szpital Powiatu Bytowskiego, świadczący usługi zdrowotne o oddziaływaniu ponadlokalnym. W 2021 roku w przychodniach szpitala udzielono 146 907 świadczeń zdrowotnych łącznie dla 4833 osób i była to wartość większa o 19,7% w stosunku do liczby udzielonych świadczeń w 2020 r.¹⁴ Liczba hospitalizacji na podstawie danych z Mapy Potrzeb Zdrowotnych na lata 2022-2026 w 2021 roku wyniosła 4144, w 2020 – 4001, w 2019 – 5090, w 2018 – 5181, w 2017 – 5342, w 2016 – 5489.

Starzenie się społeczeństwa oznacza konieczność wsparcia osób funkcjonujących na rynku pracy w zakresie ich stanu zdrowia i długoletniej aktywności zawodowej. Na stan zdrowia mieszkańców MOF Bytowa w największym stopniu wpływają choroby cywilizacyjno-społeczne, wynikające ze stylu życia. W 2018 r. ponad 50% zgonów spowodowanych było chorobami układu krążenia, natomiast blisko 25% nowotworami. Prócz danych epidemiologicznych również wysoki wskaźnik obciążenia demograficznego na obszarze MOF Bytowa wskazuje na konieczność podjęcia działań, których efektem będzie modernizacja infrastruktury ochrony zdrowia oraz poprawa dostępu do specjalistycznej opieki medycznej, na którą czas oczekiwania znacznie się wydłuża, ze względu na braki w kadrze medycznej. Takimi obszarami są: chirurgia ogólna, chirurgia urazowo-ortopedyczna, kardiologia, diabetologia, ginekologia i położnictwo, psychiatria, pediatria, choroby wewnętrzne, anestezjologia, laryngologia oraz rehabilitacja oraz POZ. Inwestycji wymaga infrastruktura ochrony zdrowia, która jest niedostosowana w wystarczającym stopniu do realizacji zadań związanych z koniecznością rozwoju POZ, opieki długoterminowej i specjalistycznej, ambulatoryjnej opieki specjalistycznej. Obiekty POZ nie są w pełni dostosowane do potrzeb osób z niepełnosprawnościami, brakuje miejsc do rehabilitacji.

Wyzwania imigracyjne

Wobec braku jednej bazy rejestrowej dotyczącej liczby cudzoziemców, posługujemy się liczbami wynikającymi z wniosków o nadanie numerów PESEL, wniosków o świadczenia na zakwaterowanie czy wyżywienie, rejestrem osób przebywających w kwaterach prywatnych lub miejscach zbiorowego zakwaterowania czy wreszcie w odniesieniu do wszystkich imigrantów – danymi z Powiatowego Urzędu Pracy. Na tej podstawie ustalano, że największą grupę imigrantów stanowią mieszkańcy Ukrainy. Dane te oddają jedynie pewien wymiar liczbowy, pozwalający na próbę zobrazowania skali tego zjawiska. Z uwagi na dynamikę przepływu osób oraz pozostałe okoliczności związane z procedurami zatrudniania i rejestracji cudzoziemców nie odzwierciedlają one wprost liczby osób przebywających na terenie gminy Bytów, MOF-u bytowskiego czy wreszcie powiatu.

Największa koncentracja imigrantów na obszarze MOF Bytowa jest w gminie Bytów. Dlatego odnosząc się do problematyki integracji imigrantów oparto się na danych oraz działaniach prowadzonych przede wszystkim na terenie gminy i miasta Bytowa.

Liczba osób zgłoszonych w ramach raportowania cudzoziemców z Ukrainy przebywających w kwaterach prywatnych lub miejscach zbiorowego zakwaterowania w gminie Bytów, na dzień 30.09.2022 r. wyniosła 653 (w całym MOF nieco ponad 700, a w całym powiecie 1100

¹⁴ Ibidem

osób), w tym 291 kobiet, 55 mężczyzn i 307 dzieci. Wiele osób nie zgłaszało jednak, gdzie mieszkają. Nie ma dostępu do informacji o fakcie opuszczenia miejsca zamieszkania.

Od 16.03.2022 r., na podstawie wniosków o nadanie nr PESEL, tworzony jest z kolei rejestr obywateli Ukrainy o statusie cudzoziemca „UKR”. Do 30.09.2022 przyjęto 1220 wniosków, ale część z tych osób wyprowadziła się do innej gminy w Polsce lub za granice Polski, a część wróciła na Ukrainę.

Z kolei jedyną statystyką mogącą w pewnej mierze pokazać liczbę imigrantów, którzy przybyli z zamiarem zarobkowania na teren Powiatu Bytowskiego przed wybuchem wojny w Ukrainie, to dane Powiatowego Urzędu Pracy (PUP) przedstawione w poniższych tabelach.

Tabela 6 Liczba oświadczeń o zamiarze powierzenia pracy cudzoziemcowi

ROK	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Liczba oświadczeń	354	873	1224	1000	1127	2165
Liczba osób, która podjęła zatrudnienie	X	X	640	571	541	971
Proporcja liczby osób podejmujących zatrudnienie do wydanych oświadczeń	X	X	52%	57%	48%	45%

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z PUP w Bytowie

Elementami, które obarczają powyższą statystykę błędem w kontekście rzeczywistej liczby pracujących jest choćby to, że osoby często nie podejmują zatrudnienia mimo oświadczenia, podejmują pracę na krótki okres, a potem wyjeżdżają dalej. Z drugiej strony na terenie powiatu mogą również pracować osoby, których oświadczenia zarejestrowano w innym urzędzie pracy, a więc poza powiatem bytowskim.

Poniższa tabela przedstawia informacje Starosty Bytowskiego na temat możliwości zaspokojenia potrzeb pracodawców obejmującą obywateli polskich i cudzoziemców określonych w art. 87 ust. 1 pkt 1-11 ustawy z dnia 20 kwietnia 2004 r. o promocji zatrudnienia i instytucjach rynku pracy, zarejestrowanych jako osoby bezrobotne lub poszukujące pracy.

Tabela 7 Liczba wniosków o wydanie informacji Starosty na temat możliwości zaspokojenia potrzeb pracodawców obejmująca obywateli polskich i cudzoziemców określonych w art. 87 ust. 1 pkt 1-11 ustawy z dnia 20 kwietnia 2004 r. o promocji zatrudnienia i instytucjach rynku pracy, zarejestrowanych jako osoby bezrobotne lub poszukujące pracy

L.p.	Rok	Liczba wniosków	Liczba stanowisk
1.	2020	108	1 184
2.	2021	143	1 587
3.	2022 (do końca XI)	68	1 352

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z PUP w Bytowie

Informacja Starosty jest jednym z wymaganych załączników do wniosku o zezwolenie na pracę, do wniosku o zezwolenie na pobyt czasowy i pracę, albo wniosku o zezwolenie na pobyt czasowy w celu wykonywania pracy w zawodzie wymagającym wysokich kwalifikacji. Pracodawca składając wniosek u wojewody musi udowodnić, że na lokalnym rynku pracy nie ma kandydatów polskich na stanowisko pracy, które oferuje.

Na bazie częściowych danych oraz szacunków osób, które zajmują się działaniami związanymi z rejestracją, świadczeniem usług instytucjonalnych bądź działaniami integracyjnymi, przyjmuje się, że na terenie całego powiatu bytowskiego może przebywać nawet do 2 tys. imigrantów. Używając proporcji osób zgłoszonych do zakwaterowania na terenie powiatu i MOF, można zakładać, że na terenie MOF Bytowa przebywa ok. 1273 osób, tj. 63,64% w stosunku do całego powiatu.

Generalnie działania na rzecz imigrantów na terenie MOF-u bytowskiego można podzielić na te, które były realizowane przez instytucje i organizacje jeszcze przed wybuchem wojny w Ukrainie, a także te do realizacji których, kolejne instytucje zostały zobowiązane ustawowo po lutym 2022 r.

Do pierwszej grupy możemy zaliczyć wspomniane i zajmujący się generalnie aktywizacją zawodową bytowski PUP, Fundację Rozwoju Lokalnego „Parasol”, a także Miejski Ośrodek Pomocy Społecznej w Bytowie w zakresie wypłat świadczeń socjalnych dla imigrantów.

Warto wyróżnić bytowską Fundację Rozwoju Lokalnego „Parasol”, która już od 2017 roku, jako jedna z pierwszych fundacji w województwie pomorskim, realizowała działania włączające imigrantów dzięki współfinansowaniu ze środków: gminy Bytów, Powiatu Bytowskiego, Samorządu Województwa Pomorskiego, Fundacji Edukacji dla Demokracji, Wojewody Pomorskiego oraz środków własnych (darowizny i z odpisów 1%). Działania prowadzi na bazie Punktu Informacji dla obcokrajowców, m.in. w zakresie:

- warunków życia i możliwości pracy w powiecie,
- doradztwa zawodowego,
- tłumaczenia dokumentów,
- nauki języka polskiego,
- prowadzenia świetlicy dla dzieci,
- prowadzenia zajęć logopedycznych, psychologicznych,
- udzielania porad prawnych,
- organizacji warsztatów animacyjnych w celu nabywania przez imigrantów kompetencji kulturowych i obywatelskich, ale również integracji ze społecznością lokalną.

Na podstawie spotkań przedstawicieli instytucji i organizacji pozarządowych zaangażowanych w pomoc imigrantom, organizowanych przez MOPS w Bytowie, wypracowane zostały rozwiązania, tj.:

- powstanie lodówki społecznej działającej od czerwca 2022 r. w Punkcie Humanitarnym w Bytowie, prowadzonym przez Zespół Caritas,
- Stowarzyszenie „seniorzybytow.pl” zaprosiło dzieci i młodzież z Ukrainy do udziału w projekcie pn.: „Szachy – rozwój i integracja pokoleń”, a seniorów na spotkanie integracyjne – imprezę plenerową na rynku w Bytowie;

- Stowarzyszenie Kobiet na Rzecz Kobiet i Rodziny w Bytowie zorganizowało bezpłatny zabieg akupresury ucha dla obywateli Ukrainy,
- Fundacja Sprawni Inaczej w Gdańsku oddział w Bytowie zaoferowała dla trzech osób wsparcie w: Środowiskowym Domu Samopomocy dla osoby z zaburzeniami psychicznymi, Ośrodka Rehabilitacji Psychoruchowej dla 1 dziecka z niepełnosprawnością ruchową i 1 miejsce w Dziennym Domu Senior+ w Bytowie dla osoby powyżej 60+.

Najważniejsze zadania z ramienia Urzędu Miejskiego w Bytowie realizowane są poprzez Wydział Spraw Obywatelskich i Społecznych, który wykonuje obowiązki związane z rejestracją cudzoziemców (UKR) oraz Wydział Edukacji, Kultury i Sportu, który obok ustawowych działań związanych z zapewnieniem opieki i nauki w przedszkolach i szkołach poprzez tworzenie dodatkowych oddziałów oraz zwiększanie liczby uczniów w oddziałach istniejących wspiera również pozaustawowo. Np. w ramach pomocy i włączania ukraińskich dzieci wspólnie ze Stowarzyszeniem „Twój dzień” z Ugoszczy zorganizował dodatkowe zadania związane z kształceniem, wychowaniem i opieką nad dziećmi. Uczniowie pochodzenia ukraińskiego uczęszczający do szkół uczestniczyli w zajęciach, które umożliwiały im podwyższenie stopnia znajomości języka polskiego poprzez naukę i zabawę oraz integrację z rówieśnikami. Były to: zajęcia z języka polskiego, sportowo-rekreacyjne, plastyczno-techniczne, wyjścia na basen oraz do kina.

Wśród głównych barier związanych z włączaniem, integracją imigrantów są te związane z mieszkalnictwem, a także dostępem do nie tylko specjalistycznej, ale przede wszystkim podstawowej opieki zdrowotnej. Są to generalnie problemy, które są wskazywane jako kluczowe do rozwiązania w skali całego kraju. Pomimo faktu, iż z myślą o imigrantach przy Szpitalu Powiatu Bytowskiego powstała przychodnia Podstawowej Opieki Zdrowotnej (POZ), z lekarzami posługującymi się językiem ukraińskim/rosyjskim, wciąż istnieje problem związany z brakiem otwartości pozostałych POZ na przyjmowanie obcokrajowców w ramach usług finansowanych przez NFZ. Ten bowiem gwarantuje świadczenia wszystkim, którzy są zatrudnieni i odprowadzają składki zdrowotne.

Ponadto istotną kwestią, o której warto wspomnieć w kontekście integracji imigrantów jest wciąż niewystarczająca integracja i rozproszenie w działaniach ww. podmiotów. Wśród ich liderów nie ma poczucia dobrej organizacji całego procesu, zarządzania, dobrej komunikacji, powszechnej informacji dla cudzoziemców itd. Po to, by optymalnie wykorzystać potencjał instytucji i organizacji. MOF Bytowa ma w tym zakresie sporo zasobów ludzkich i kapitału społecznego, jednak brakuje struktury zarządczej, odpowiedzialnej za poszczególne działania.

Organizacje pozarządowe

Liczba organizacji społecznych przypadających na 10 tys. ludności z obszaru MOF Bytowa wynosiła w 2020 r. 42, natomiast w 2021 r. 42,7¹⁵, co wypada dobrze w porównaniu z sytuacją ogólnopolską (39) i wojewódzką (38). Najwięcej podmiotów społecznych znajduje się w gminie Bytów (102), dalej w gminie Studzience (20) i Borzytuchom (16).

¹⁵ Źródło, opracowanie własne na podstawie Sprawozdania z rocznego programu współpracy z organizacjami pozarządowymi oraz podmiotami prowadzącymi działalność pożytku publicznego za 2020 r. i 2021 r.

2.3. Obszar przestrzenno-funkcjonalny i środowiskowy

Rozwój funkcjonalno-przestrzenny

Główną determinantą struktury funkcjonalno-przestrzennej są warunki przyrodnicze, wpływające na historyczne ukształtowanie jej powiązanych elementów. Struktura przestrzenna i funkcjonalna oparta o warunki przyrodnicze wykazuje znaczną trwałość i będzie wywierała zasadniczy wpływ na dalszy rozwój regionu.

Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Pomorskiego 2030, w strukturze funkcjonalno-przestrzennej, zdefiniował obszar MOF Bytowa jako:

- pozostałe ośrodki o zróżnicowanej randze i funkcji – w strukturze węzłowej zhierarchizowana policentryczna sieć ośrodków osadniczych, poszczególne elementy systemu osadniczego, relacje zachodzące pomiędzy ośrodkami a ich bezpośrednim (funkcjonalnym) otoczeniem, jak też relacje w powiązaniach zewnętrznych są wypadkową tej struktury. Wokół głównych ośrodków węzłowych obserwowany jest intensywny rozwój osadnictwa, obszary podmiejskie zaludniane są przez mieszkańców znajdujących zatrudnienie w działalnościach pozarolniczych, w dużej mierze w oparciu o miejsca pracy oferowane w miastach, zmienia się sposób zagospodarowania tych obszarów, jak również zasięg oddziaływania ośrodka węzłowego oraz charakter relacji łączących go z bezpośrednim otoczeniem.
- środkowo-pojezierny, obejmujący: drogę nr 20 (odcinek: Gdynia–Kościerzyna - Miastko) – w układzie węzłowo – pasmowym- kształtowym w nawiązaniu do przebiegu i rangi elementów systemów transportowego i infrastruktury technicznej;
- strefa pojezierna o charakterze rolno-leśnym Układy strefowe - (Pojezierze Kaszubskie i ławskie) i leśno-rolnym (Bory Tucholskie) oraz rozwiniętymi funkcjami turystyczno-rekreacyjnymi, związanym z zespołami jezior.

Charakterystyka sieci osadniczej

W strukturze sieci osadniczej województwa pomorskiego MOF Bytowa, rozpatrywany jest w ujęciu subregionalnym – jako ośrodek i układ równoważący procesy rozwojowe w różnych częściach województwa, oferujący usługi wynikające w szczególności z rangi powiatowej miasta Bytowa.

Podział administracyjny/parametry urbanizacji

- **Bytów – gmina miejsko-wiejska.** Miasto Bytów jest siedzibą władz samorządowych, zarówno na szczeblu gminnym, jak i powiatowym. Składa się z 15 sołectw: Dąbie, Gostkowo, Grzmiąca, Mądrzechowo, Mokrzyń, Niezabyszewo, Płotowo, Pomysk Mały, Pomysk Wielki, Rekowo, Rzepnica, Sierzno, Świątkowo, Udorpie i Ząbinowice. Pod względem funkcjonalnym obszar gminy Bytów dzieli się na dwie strefy:
 - strefę miejską, obejmującą obszar miasta Bytowa (w granicach administracyjnych) oraz fragmenty obrębów geodezyjnych: Udorpie, Mądrzechowo, Rzepnica, Pomysk Wielki, Dąbie, Świątkowo. Powierzchnia strefy miejskiej wynosi 1796,3 ha (ok. 9% pow. gminy), z czego 872 ha przypada na miasto Bytów, a pozostała wartość 924,3 ha to obszary sąsiadujące,
 - strefę wiejską, obejmującą pozostałą część obszaru gminy, charakteryzującą się ukształtowaną siecią osadniczą, zrównoważonym stopniem urbanizacji oraz wysokimi walorami przyrodniczo-krajobrazowymi.

- **Studzienice – gmina wiejska Studzienice.** Na powierzchnię gminy składa się 11 sołectw: Studzienice (siedziba władz gminy), Czarna Dąbrowa, Kłęczno, Łąkie, Osława – Dąbrowa, Pólczo, Przewóz, Rabacino, Skwierawy, Sominy, Ugoszcz.
- **Borzytuchom – gmina wiejska Borzytuchom.** Na powierzchnię gminy składa się 8 sołectw: Borzytuchom (siedziba władz gminy), Krosnowo, Osieki, Niedarzyno, Jutrzenka, Struszewo, Chotkowo, Dąbrówka.

Tabela 8 Wielkość poszczególnych jednostek terytorialnych objętych opracowaniem w roku 2021

Jednostka terytorialna	Powierzchnia (km ²)	Powierzchnia MOF (%)	Liczba ludności (osoba)	Liczba ludności (% MOF)	Gęstość zaludnienia (os/km ²)
Gmina Bytów	197	40,87%	25 292	78,26%	128
Gmina Borzytuchom	109	22,61%	3 392	10,50%	31
Gmina Studzienice	176	36,51%	3 632	11,24%	21
Razem obszar MOF	482	100%	32 316	100%	67
Pomorskie	18 323	2,63%	2 358 726	1,37%	129

Źródło: opracowanie własne na podstawie BDL GUS

Wg stanu na koniec 2021 r. na obszarze MOF Bytowa obowiązywało łącznie 58 miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Odsetek powierzchni gmin wchodzących w skład MOF Bytowa objętych miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego jest jednak stosunkowo niski (poniżej 10%), podobnie jak możliwości przestrzennego rozwoju na obszarze MOF Bytowa.

Mieszkalnictwo

Na obszarze MOF-u mamy do czynienia z relatywnie gorszą dostępnością mieszkań. Wg danych GUS (2020 r.) na 1000 mieszkańców obszaru MOF Bytowa przypada około 284 mieszkań i jest to wartość znacznie mniejsza od wartości dla województwa pomorskiego (389). Na przestrzeni ostatnich lat obserwuje się jednak systematyczny wzrost w zakresie ogólnej liczby mieszkań w przeliczeniu na 1000 mieszkańców. W porównaniu z 2011 r. zarejestrowano wzrost liczby mieszkań o ponad 5,5% (wg danych GUS).

Zauważyć można również deficyty w kwestii dostatecznej oferty mieszkań komunalnych – w kolejnych latach pożądanym jest podjęcie inwestycji w zakresie powiększenia tego zasobu. W 2021 r. odnotowano również znaczny wzrost popytu na działki budowlane w gminie Borzytuchom, co związane jest bezpośrednio ze zjawiskiem postępującej suburbanizacji na obszarze MOF Bytowa oraz wysokim saldem migracji w gminie Borzytuchom, które wg stanu na 2021 r. wyniosło 25,1¹⁶. Warto zaznaczyć również, że obszar MOF Bytowa charakteryzuje się relatywnie małą intensywnością zabudowy i harmonijnym obrazem leśno-rolniczym, ze względu na unikalne walory przyrodniczo-krajobrazowe.

¹⁶ <https://bdl.stat.gov.pl>

Obszar środowiskowy

Na terenie MOF Bytowa występują liczne obszary cenne przyrodniczo, w tym parki krajobrazowe (Zaborski Park Krajobrazowy, Park Krajobrazowy Dolina Słupi), rezerваты przyrody (Jezioro Głębocko, Jezioro Cechyńskie Małe, Mechowiska Czaple, Las nad Jeziorem Mądrzechowskim, Gołębia Góra, Bukowa Góra nad Pysznem, Grodzisko Borzytuchom), użytki ekologiczne („Jeleń”, „Gubisz”, „Wiejskie”, „Stary Staw”, „Mała Boruja”, „Ząbinowickie”, „Rekowskie”, „Płoczyca”, „Leniwe”), pomniki przyrody, ścieżki przyrodnicze / turystyczne, a także obszary chronione objęte programem Natura 2000, tj.:

- NATURA 2000 Obszar Specjalnej Ochrony „Dolina Słupi” – PLB220002;
- NATURA 2000 Obszar Specjalnej Ochrony „Bory Tucholskie” – PLB220009;
- NATURA 2000 Specjalny Obszar Ochrony „Lasy Rekowskie” – PLH220098;
- NATURA 2000 Specjalny Obszar Ochrony „Pływające wyspy pod Rekowem” – PLH220098;
- NATURA 2000 Specjalny Obszar Ochrony „Dolina rzeki Słupi” PLH2200052;
- NATURA 2000 Specjalny Obszar Ochrony „Bytowskie Jeziora Lobeliowe” PLH220005;
- NATURA 2000 Specjalny Obszar Ochrony „Ostoja Zapceńska” PLH2200057;
- NATURA 2000 Specjalny Obszar Ochrony „Studzienickie Torfowiska” PLH2200028;
- NATURA 2000 Specjalny Obszar Ochrony „Dolina Stopnej” PLH220037.

Wskazane wyżej walory przyrodniczo-krajobrazowe, stan środowiska naturalnego oraz warunki klimatyczne obszaru MOF Bytowa stwarzają szansę na rozwój turystyki aktywnej i wypoczynkowej, a także lokalnych produktów turystycznych. Aby w pełni wykorzystać mocne strony obszaru konieczna jest jednak dalsza ochrona różnorodności biologicznej terenów cennych przyrodniczo oraz podjęcie przedsięwzięć mających na celu poprawę stanu cennych gatunków i ich siedlisk oraz ochronę ekosystemów, ochronę wód i ekosystemów od wód zależnych, w szczególności jezior, a także ochronę i przywracanie walorów przyrodniczo-krajobrazowych, w tym na obszarach objętych formami ochrony przyrody oraz terenach zurbanizowanych.

Jednym z kluczowych wyzwań w obszarze środowiskowym jest również konieczność adaptacji do zmian klimatu, które prowadzą do degradacji ekosystemów, co ma istotny wpływ na różnorodność biologiczną i jakość środowiska obszarów cennych przyrodniczo MOF Bytowa. Problematyka związana ze zmianą klimatu obejmuje także zwiększone ryzyko występowania ekstremalnych zjawisk pogodowych, takich jak huragany i silne wiatry, intensywne opady deszczu czy powódzie, które są szczególnie prawdopodobne na obszarze MOF Bytowa. W celu zmniejszenia wpływu zmian klimatu na środowisko naturalne, niezbędne jest podjęcie szeregu działań na obszarze MOF Bytowa, obejmujących przedsięwzięcia zwiększające poziom adaptacyjności oraz wzrost odporności na negatywne skutki zmian klimatu, w szczególności:

- zagospodarowanie wód opadowych i roztopowych wraz z rozwojem błękitno-zielonej infrastruktury oraz rozwiązań opartych na naturze,
- działania zabezpieczające przed powodzią i suszą, zwłaszcza wspierające naturalną i małą retencję wodną,
- doskonalenie systemów monitorowania, wczesnego ostrzegania i prognozowania wystąpienia zagrożeń naturalnych, a także szybkiego reagowania i alarmowania oraz wzmocnianie służb ratowniczych,

- przedsięwzięcia edukacyjne dotyczące zmian klimatu i ochrony zasobów wodnych.

Infrastruktura techniczna

W 2021 r. średni wskaźnik masy wytworzonych odpadów komunalnych według danych GUS dla MOF Bytowa wyniósł średnio 269 kg odpadów w przeliczeniu na 1 mieszkańca i był niższy niż średnia dla kraju (360 kg). Gminy wchodzące w skład MOF Bytowa osiągnęły także wymagane poziomy recyklingu i przygotowania do ponownego użycia i odzysku innymi metodami niektórych frakcji odpadów komunalnych, o których mowa w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 14 grudnia 2016 r. Szacuje się, że na koniec 2023 r. osiągnięty zostanie także wymagany poziom przygotowania do ponownego użycia i recyklingu odpadów komunalnych na poziomie co najmniej 35% wagowo, o którym mowa w ustawie z dnia 13 września 1996 r. o utrzymaniu czystości i porządku w gminach. Obszar MOF Bytowa ma dobrze rozwinięty system selektywnego zbierania odpadów komunalnych, niemniej jednak należy podejmować działania mające na celu ograniczenie ilości wytwarzanych odpadów oraz racjonalną selekcję odpadów w celu osiągnięcia określonych przez Unię Europejską poziomów odzysku i recyklingu.

Na terenie MOF Bytowa występuje dość dobry poziom dostępności połączeń wodociągowych, skanalizowania obszaru oraz gazyfikacji – wyjątkiem jest gmina Studzienice, na obszarze której jest całkowity brak sieci gazowej. Wg stanu na 2020 r. łączna długość sieci kanalizacji sanitarnej na obszarze MOF Bytowa wynosiła 272 km, a średnie skanalizowanie obszaru nieco ponad 99%, z czego:

- RLM Gminy Studzienice wynosi 3 810 osób, a do sieci kanalizacyjnej jest przyłączonych w sumie 98,69%,
- RLM Gminy Bytów wynosi 24 689 osób, a stopień wyposażenia tej aglomeracji w systemy zbierania ścieków komunalnych zapewnia 99,4% poziomu zbierania ścieków komunalnych siecią kanalizacyjną,
- RLM Gminy Borzytuchom wynosi 2832 osoby, zaś procent skanalizowania aglomeracji Borzytuchom wynosi 98,94%.

Wszystkie aglomeracje ściekowe wyznaczone na obszarach gmin wchodzących w skład MOF Bytowa spełniają wymagania dyrektywy dotyczącej oczyszczania ścieków komunalnych (91/271/EWG) zgodnie z zapisami VI Aktualizacji Krajowego Programu Oczyszczania Ścieków Komunalnych.

Infrastruktura zagospodarowująca wody opadowe na terenie MOF Bytowa jest słabo rozwinięta. Na terenie miasta Bytowa, w pasach drogowych zlokalizowana jest sieć kanalizacji deszczowej, a wody opadowe odprowadzane są za pomocą zamkniętych systemów kanalizacji po podczyszczeniu w separatorach do odbiorników rzeki Borui oraz rzeki Bytowa. Cała sieć kanalizacji deszczowej wymaga jednak rozbudowy i konserwacji. Gmina z roku na rok podejmuje także działania w zakresie budowy błękitno-zielonej infrastruktury, takie jak zbiorniki rozsączająco - retencyjne, jednak zauważa się wciąż występujący w tym zakresie niedostatek tej infrastruktury. W gminie Borzytuchom funkcjonuje jedno ujęcie wód powierzchniowych na rzece Jutrzence, wykonane w 1976 r., a woda z ujęcia wykorzystywana jest do nawadniania oraz deszczowania szkółki leśnej. Gmina Studzienice nie dysponuje systemem zagospodarowania wód opadowych i roztopowych. Dla wszystkich gmin wchodzących w skład MOF Bytowa istnieje potrzeba

retencjonowania wód opadowych oraz uporządkowanie gospodarki wód opadowych z wykorzystaniem OZE.

W kolejnych latach konieczny jest dalszy, zrównoważony rozwój infrastruktury technicznej na obszarze MOF Bytowa, w zakresie przedsięwzięć rozwojowo – modernizacyjnych, które obejmują w szczególności: rozbudowę i modernizację sieci wodociągowych (w tym modernizację stacji uzdatniania wody), rozbudowę i modernizację sieci sanitarnej (poprzez modernizację istniejących przepompowni ścieków), rozwój sieci gazowej na terenie gminy Studzienice oraz poprawę systemu zagospodarowania wód opadowych na terenie MOF Bytowa poprzez budowę lokalnych zbiorników retencyjnych, ograniczających ubytek wód opadowych i zmierzających do oszczędnego zagospodarowania zasobami zasilającymi sieć wodociągową.

Efektywność energetyczna

Na obszarze MOF Bytowa istnieje realne zapotrzebowanie na poprawę efektywności energetycznej budynków użyteczności publicznej, należących do sektora publicznego, co jest ważnym krokiem w kierunku redukcji gazów cieplarnianych i oszczędzania energii. Wpływ na to ma również wzrost kosztów sprzedaży energii cieplnej w ostatnich latach. Planuje się w szczególności kompleksowe przedsięwzięcia termomodernizacyjne, w tym dostosowanie budynków do wymogów dla budynków zero i plusenergetycznych w szczególności w: budynkach użyteczności publicznej, wielorodzinnych budynkach mieszkalnych należących do wspólnot mieszkaniowych niestanowiących własności Skarbu Państwa oraz w budynkach spółek komunalnych i jednostek budżetowych, których właścicielem jest samorząd terytorialny oraz podległe mu organy i jednostki organizacyjne. Wg stanu na 2021 r. na obszarze MOF Bytowa funkcjonowało łącznie 28 budynków użyteczności publicznej wymagających kompleksowej termomodernizacji (z czego 13 w gminie Bytów, 2 w gminie Studzienice oraz 13 w gminie Borzytuchom).

2.3.1 Transport i mobilność

2.3.1.1. Uwarunkowania zewnętrzne transportu

Europejskie dokumenty strategiczne

Zrównoważona Europa 2030

Dokument jest reakcją UE wyrażającą konieczność wdrażania przyjętej przez Organizację Narodów Zjednoczonych Agendy na rzecz zrównoważonego rozwoju do roku 2030 i jej 17 celów zrównoważonego rozwoju. Jako cel 11 przyjęto Uczynienie miast i osiedli bezpiecznymi, stabilnymi, zrównoważonymi oraz sprzyjającymi włączeniu społecznemu. Cel ten należy osiągnąć do 2030 roku, między innymi poprzez zapewnienie dla wszystkich bezpiecznego, niedrogiego, dostępnego i zrównoważonego systemu transportowego. Postawiono akcent na poprawę bezpieczeństwa drogowego, szczególnie poprzez rozwój transportu zbiorowego ze szczególną uwagą skierowaną na osoby w trudnych sytuacjach, kobiety, dzieci, osoby niepełnosprawne i starsze.

Czysta planeta dla wszystkich – Europejska długoterminowa wizja strategiczna dobrze prosperującej, nowoczesnej, konkurencyjnej i neutralnej dla klimatu gospodarki

Dokument ten jest zgodny z celami Porozumienia Paryskiego i wyznacza kierunki działań do 2050 r. w 7 obszarach strategicznych, ukierunkowane na osiągnięcie neutralności klimatycznej, w tym:

- efektywność energetyczna,
- energia ze źródeł odnawialnych,
- czysta, bezpieczna i oparta na sieci mobilność,
- infrastruktura i połączenia międzysystemowe.

Europejski Zielony Ład

Europejski Zielony Ład (Green Deal) jest strategią UE na rzecz wzrostu, ale z uwzględnieniem wyzwań związanych ze zmianą klimatu i wpływem na środowisko naturalne. Celem zasadniczym jest przekształcenie UE w gospodarkę, która w 2050 r. osiągnie zerowy poziom emisji gazów cieplarnianych netto, a wzrost gospodarczy będzie oddzielony od wykorzystania zasobów naturalnych. Europejski Zielony Ład opiera się m.in. na zrównoważonej i inteligentnej mobilności oraz zerowemu poziomowi emisji zanieczyszczeń.

Transport odpowiada za 1/4 unijnych emisji gazów cieplarnianych i wartość ta wciąż rośnie. Aby osiągnąć neutralność klimatyczną, konieczne będzie ograniczenie emisji w sektorze transportu o 90% do 2050 r. we wszystkich rodzajach transportu: drogowym, kolejowym, lotniczym i wodnym. Drogą do zrównoważonego transportu jest postawienie na pierwszym miejscu potrzeb pasażerów: trzeba zaoferować im tańsze, bardziej dostępne, zdrowsze i czystsze opcje od tych, z których obecnie najczęściej korzystają. W zakresie transportu towarów, który w 75% jest obsługiwany transportem drogowym w pierwszej kolejności należy znacznie zwiększyć rolę kolei i śródlądowych dróg wodnych. Obok inteligentnych systemów zarządzania ruchem, coraz większą rolę będzie odgrywać zautomatyzowana i oparta na sieci multimodalna mobilność. Do 2025 r. potrzebne będzie około 1 mln publicznych stacji ładowania i tankowania do obsługi spodziewanych 13 mln bezemisyjnych i niskoemisyjnych pojazdów na drogach europejskich.

Strategia na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności – europejski transport na drodze ku przyszłości

Dokument określa wyzwania i wizję rozwoju transportu w UE do 2050 roku odnosząc się do różnych gałęzi transportu i warunków mobilności. Koncentruje się ona na sześciu filarach:

- bardziej zrównoważone rodzaje transportu,
- tworzenie bezemisyjnych lotnisk i portów morskich,
- bardziej zrównoważona i zdrowsza mobilność między miastami i w miastach,
- transformacja w kierunku mobilności bezemisyjnej,
- inteligentna mobilność – zapewnienie płynności, bezpieczeństwa i wydajności połączeń,
- UE jako światowy węzeł komunikacyjny.

Na terenie województwa pomorskiego przebiega odcinek północny korytarza sieci bazowej *Bałtyk - Adriatyk* (BAC - *Baltic-Adriatic Corridor*) prowadzący z portów Gdańska i Gdyni do portów Morza Adriatyckiego: Koper (*Słowenia*) oraz Wenecja, Triest i Rawenna (*Włochy*). Na obszarze województwa do sieci kompleksowej TEN-T należą w sieci bazowej:

- porty morskie w Gdyni i Gdańsku,

- port lotniczy w Gdańsku,
- linie kolejowe (towarowe): nr 9 (Warszawa Wschodnia - Gdańsk Główny), nr 131 (Chorzów Batory - Tczew), nr 204 (Malbork - Braniewo),
- linie kolejowe (pasażerskie): nr 9 (Warszawa Wschodnia - Gdańsk Główny), nr 204 (Malbork - Braniewo),
- autostrada A1 (*Rusocin – Gorzyczki – gr. państwa*) i nr S7 (*Gdynia - Gdańsk – Warszawa – Rabka Zdrój*),
- węzeł miejski Gdańsk/Gdynia.

Poza siecią bazową:

- linie kolejowe (towarowe): nr 201 (*Gdynia Port - Kościerzyna - Nowa Wieś Wielka*), nr 202 (*Gdańsk Główny - Stargard*), nr 203 (odcinek *Tczew - Łąg Wschód*),
- linie kolejowe (pasażerskie): nr 131 (*Tczew - Chorzów Batory*), nr 201 (*Gdynia Port - Kościerzyna - Maksymilianowo*), nr 202 (*Gdańsk Główny - Stargard*), nr 203 (odcinek *Tczew - Łąg Wschód*),
- droga ekspresowa nr S6 (*Gdańsk - Szczecin*).

Europejskie Porozumienie w Sprawie Głównych Śródlądowych Dróg Wodnych (AGN) AGN nie dotyczy MOF Bytowa, gdyż omijają Główne Śródlądowe Drogi Wodne.

Krajowe dokumenty i programy strategiczne

Rządowy Program Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.) oraz Program budowy 100 obwodnic na lata 2020-2030 – nie zakładają inwestycji na obszarze MOF Bytowa.

Krajowy Program Kolejowy do 2023 roku - nie zakłada inwestycji na obszarze MOF Bytowa. To dokument obejmujący inwestycje na liniach kolejowych, które dofinansowane są przez ministra właściwego do spraw transportu, realizujący strategię przyjęte przez Radę Ministrów, w tym „Strategię Rozwoju Kraju 2020” oraz „Strategię Rozwoju Transportu do 2020 z perspektywą do 2030 roku”.

Rewitalizację linii kolejowych nr 211 odcinek Lipusz – Kościerzyna i nr 212 odcinek Lipusz – Bytów uwzględnia jedynie dokument PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. - Zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku. Nie daje on jednak faktycznie żadnych gwarancji finansowania, a raczej jest wykazem wszystkich potrzeb inwestycyjnych. Wytyczne kształtowania sieci dróg.

Część 1: Wymagania podstawowe (WR-D-11-1) – Projekt

Wytyczne stanowią wzorce i standardy rekomendowane przez ministra właściwego ds. transportu. Określają one zasady planowania sieci dróg publicznych, uwzględniające współczesne uwarunkowania w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego, programowania zadań utrzymaniowych i rozwojowych sieci dróg publicznych, zwłaszcza dróg zarządzanych przez jednostki samorządu terytorialnego. Głównym celem wytycznych jest ujednoczenie zasad kształtowania struktury funkcjonalnej i technicznej sieci drogowej na etapie planowania rozwoju sieci drogowej w dostosowaniu do rzeczywistych zachowań uczestników ruchu drogowego i współczesnych kierunków przekształcania istniejących sieci dróg. Do celów pośrednich należy:

- zapewnienie pożądanego warunków dostępności ośrodków osadniczych różnej rangi i nieruchomości będących znaczącym generatorem ruchu,

- tworzenie warunków dla racjonalnego zarządzania utrzymaniem i rozwojem sieci, w tym wskazywania priorytetów w działaniach polegających na przebudowie, rozbudowie i remoncie istniejącej drogi,
- integracja planowania struktury sieci podsystemów ruchu drogowego (samochodowego, transportu zbiorowego, rowerowego i pieszego).

Z punktu widzenia użytkownika transportu zaleca się dążenie do uzyskania pożądanego czasu dostępności jednostek osadniczych.

Tabela 9 Požadany maksymalny czas podróży z obszaru mieszkaniowego do ośrodków osadniczych

Typ ośrodka	Czas podróży [min]	
	Samochód indywidualny	Transport zbiorowy*
Ośrodek podstawowy (OL)	≤20	≤20
Ośrodek średni (OR)	≤30	≤45
Ośrodek duży (OP)	≤60	≤90

Źródło: opracowanie własne

Tabela 10 Požadany maksymalny czas podróży pomiędzy ośrodkami osadniczymi

Typ ośrodka	Czas podróży [min]	
	Samochód indywidualny	Transport zbiorowy*
Ośrodek podstawowy (OL)	≤25	≤40
Ośrodek średni (OR)	≤45	≤65
Ośrodek duży (OP)	≤120	≤150

Źródło: opracowanie własne

Wytyczne projektowania infrastruktury dla rowerów.

Część 1: Planowanie tras dla rowerów (WR-D-42-1)

Celem wytycznych jest ujednoczenie zasad planowania infrastruktury dla rowerów i ułatwienie współpracy planistów i projektantów z administracją drogową i jednostkami samorządu terytorialnego odpowiedzialnymi za rozwój infrastruktury dla rowerów na etapie planowania i przygotowywania inwestycji. Zaleca się, aby wytyczne były stosowane przy wykonywaniu m.in.: opracowań studialnych o charakterze strategicznym, np. strategii transportowych, studiów koncepcyjnych związanych z przebudową lub rozbudową układu drogowego i koncepcji programowych dotyczących infrastruktury transportowej.

Wytyczne wprowadzają klasyfikację tras rowerowych. Ze względu na pełnione funkcje trasy dla rowerów dzielą się na:

- transportowe (T),
- rekreacyjno-turystyczne (RT),
- o ruchu mieszanym, transportowym i rekreacyjno-turystycznym (TRT).

Analizując powyższe zapisy w zakresie uwarunkowań zewnętrznych w kontekście dostępności transportowej MOF Bytowa wyłaniają się wnioski i determinanty:

- Nie ma obecnie na terenie i w pobliżu MOF Bytowa infrastruktury należącej do sieci transportowej TEN-T oraz innych kluczowych z poziomu europejskiego sieci transportowych. Dostęp do nich jest możliwy tylko przez pośrednie kanały

komunikacyjne/infrastrukturę drogową, tj. drogi dojazdowe zmierzające do ośrodka centralnego, głównie drogi wojewódzkie, których stan jest niezadowalający.

- Obszar MOF Bytowa w wąskim zakresie jest uwzględniony w krajowych i unijnych programach strategicznych w zakresie transportu.
- Biorąc pod uwagę aktualne planowanie na szczeblach krajowym czy wojewódzkim, nie ma perspektyw na znaczącą poprawę dostępności transportowej (infrastruktura drogową i kolejową) do 2030 r.

2.3.1.2. Uwarunkowania wewnętrzne rozwoju transportu

2.3.1.2.1. Infrastruktura transportu drogowego

Dla transportowej obsługi MOF Bytowa, szczególnie ważne są:

- Droga krajowa nr: 20 (na terenie MOF Bytowa przebiegająca przez gminę Bytów i Studzienice)
- Drogi wojewódzkie nr:
 - DW 209 (gm. Bytów i Borzytuchom) – łączy Sławno z Bytowem
 - DW 212 (gm. Bytów) – łączy Osowo Lęborskie (gm. Lębork) z Kamionką (gm. Chojnice)
 - DW 228 (gm. Bytów) – łączy Kartuzy z Bytowem

Stanowią one korytarze komunikacyjne do pozostałych ośrodków subregionalnych i regionalnych w województwie. Pozostałą sieć dróg na obszarze MOF Bytowa stanowią drogi gminne i powiatowe.

Długość dróg gminnych w powiecie bytowskim¹⁷ o nawierzchni twardej istotnie zwiększyła się z 224,9 km w 2011 r. do 531,6 km w 2021 r., większy jest również udział dróg o nawierzchni twardej ulepszonej z 108,4 km (2011 r.) do 308 km (2021 r.). Długość dróg gminnych o nawierzchni gruntowej w 2011 roku wynosiła 1240,2 km, zaś w 2021 644 km.

W okresie 2011-2021 łączna długość publicznych dróg powiatowych¹⁸ w powiecie bytowskim zmniejszyła się: drogi o nawierzchni twardej z 584,9 km na 559,6 km, o nawierzchni twardej ulepszonej z 569,1 km na 557,5 km, o nawierzchni gruntowej 29,8 km na 7 km.

W latach 2011 – 2021 widać rosnący trend wskaźników dotyczących publicznych dróg powiatowych i gminnych o nawierzchni twardej:

- na 10 tys. ludności, wzrost z 103,5 km w 2011 r. do 141,7 km w 2021 r., wskaźnik ten jest wyższy zarówno w stosunku do województwa pomorskiego (52,9 km) jak i kraju (70,3 km)
- na 100 km², wzrost z 36,9 km w 2011 r. na 49,8 km w 2021 r., wskaźnik ten jest niższy zarówno w stosunku do województwa pomorskiego (68 km) jak i kraju (85,3 km)

W kierunku południowym województwa, w jego wschodniej części przebiega autostrada A1. W oddaleniu od niej o ok. 200 km na zachód, już na terenie województwa Zachodniopomorskiego, budowana jest droga szybkiego ruchu S11. Znaczne oddalenie tych

¹⁷ Źródło Bank Danych Lokalnych,

¹⁸ Ibidem

dwóch dróg od MOF Bytowa powoduje, że czas dojazdu do dróg szybkiego ruchu sięga ok. 1,5 h w przypadku samochodów osobowych oraz 2 h w przypadku ciężarowych. Podobnie jest z drogami usytuowanymi równoleżnikowo. Pomiędzy budowaną drogą S6 a autostradą A2 jest ponad 300 km, natomiast do planowanej drogi S10 ok. 200 km. W związku z czym nie są zachowane zasady Wytycznych kształtowania sieci dróg, których jednym z zasadniczych celów jest zapewnienie pożądanych warunków dostępności ośrodków osadniczych różnej rangi i nieruchomości będących znaczącym generatorem ruchu.

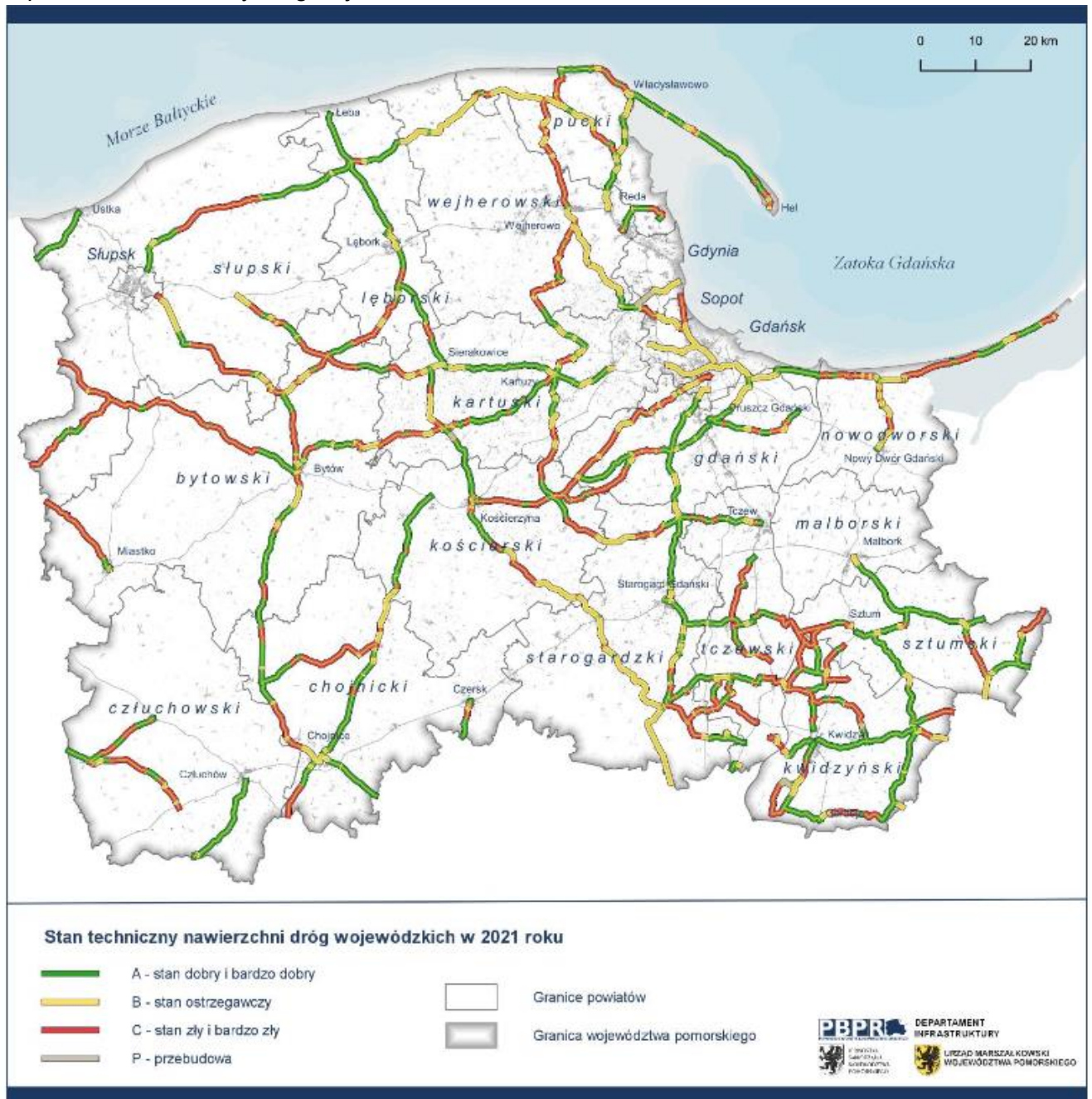
Mapa 3 Stan techniczny nawierzchni dróg krajowych



Źródło: Pomorskie Biuro Planowania Regionalnego, na podstawie danych GDDKiA oraz miast Gdańsk, Gdynia i Słupsk

Analizując powyższy rysunek można stwierdzić, że stan dróg krajowych na terenie MOF Bytowa jest dobry i zadowalający. Natomiast w przypadku dróg wojewódzkich bilans ten wypada gorzej. Wiele z nich ma stan ostrzegawczy, zły i bardzo zły.

Mapa 4 Stan techniczny dróg wojewódzkich



Źródło: Pomorskie Biuro Planowania Regionalnego, na podstawie danych ZDW w Gdańsku oraz miast Gdańsk, Gdynia, Sopot i Słupsk

2.3.1.2.2. Infrastruktura transportu kolejowego

Sieć kolejowa obejmuje nieczynną linię kolejową nr 212 na odcinku Lipusz - Bytów - Korzybie (o łącznej długości 72 km), na terenie MOF Bytowa przebiega ona przez 3 gminy,

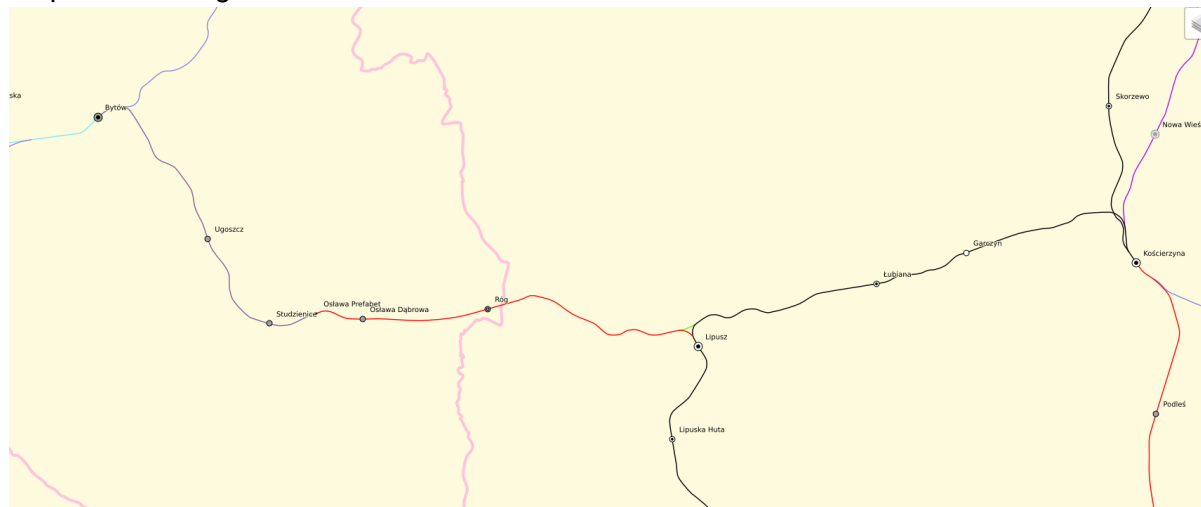
tj. Studzienice, Bytów i Borzytuchom. Zarządcą infrastruktury jest PKP Polskie Linie Kolejowe S.A, oddział Gospodarowania Nieruchomościami w Gdańsku.

W 2007 r. odcinek Lipusz-Bytów (o długości 24,9 km) został nieodpłatnie przejęty przez Gminę Bytów w zarządzanie w celu dalszej eksploatacji poprzez prowadzenie i zarządzanie przewozami kolejowymi, które na podstawie umowy dzierżawy zostało powierzone operatorowi - spółce SKPL Infrastruktura i Linie Kolejowe Spółka z o.o.

Aktualnie linia wyłączona jest z eksploatacji dla przewozów pasażerskich. Przewozy towarowe na odcinku Lipusz-Bytów, prowadzone przez SKPL odbywają się okazjonalnie na podstawie wewnętrznych procedur operatora. Natomiast Regulamin sieci 2022/2023 PKP mówi, że maksymalna prędkość przewozów towarowych na odcinku Bytów-Korzybie wynosi 0 co oznacza, że ze względu na stan techniczny nie jest opracowany rozkład jazdy przewozów towarowych na tym odcinku.

Odcinek Bytów- Jutrzenka (gm. Borzytuchom), jest całkowicie wyłączony z eksploatacji.

Mapa 5 Przebieg linii 212



Źródło: www.bazakolejowa.pl

Obecnie prowadzone są prace mające przywrócić połączenia pasażerskie na linii, trwa procedura uzyskiwania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla planowanej inwestycji kolejowej. PKP PLK S.A. w sierpniu 2022 r. zakończyła etap opracowania dokumentacji przygotowawczej dla projektu „Rewitalizacja linii kolejowej nr 211 odcinek Lipusz- Kościerzyna i linii kolejowej nr 212 odcinek Lipusz – Bytów”, która będzie podstawą do ubiegania się o środki unijne mające na celu sfinansowanie inwestycji kolejowej. W tej koncepcji Bytów uzyskałby jednokierunkowe (czołowe) połączenie kolejowe w kierunku Trójmiasta i Bydgoszczy (przez Kościerzynę) bez połączeń w kierunku zachodnim (Słupsk – Korzybie/Korzybie – Kępice – Miastko – Szczecinek).

Podstawowe założenia projektowe:

- maksymalna prędkość pociągu pasażerskiego: $V_{max}=120$ km/h;
- maksymalna prędkość pociągu towarowego: $V_{tmax}=80$ km/h;
- nacisk na oś: 221 kN/oś
- skrajnia: GPL-1 (GA)

- typ linii: P120 (P5/F3)
- maksymalna długość pociągu: 500m

Planowane do uzyskania efekty na etapie realizacji:

1. Dostosowanie linii kolejowej nr 211 na odcinku Lipusz – Kościerzyna do prowadzenia ruchu pasażerskiego z prędkością do 120 km/h.
2. Przywrócenie ruchu pasażerskiego na linii kolejowej nr 212 na odcinku Lipusz – Bytów z prędkością 120 km/h.
3. Budowa nowej stacji „Lipusz Północny” (robocza nazwa), która umożliwi prowadzenie ruchu kolejowego w bezpośredniej relacji Kościerzyna –Lipusz - Bytów.
4. Dostosowanie punktów obsługi pasażerskiej do potrzeb osób z ograniczoną możliwością poruszania się.
5. Poprawa bezpieczeństwa w ruchu kolejowym poprzez zabudowę urządzeń srk.
6. Poprawa bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo – drogowych.
7. Poprawa dostępności transportu kolejowego dla mieszkańców Bytowa w kierunku do Kościerzyny i Trójmiasta.

Rewitalizację linii kolejowych nr 211 odcinek Lipusz – Kościerzyna i nr 212 odcinek Lipusz – Bytów uwzględnia tylko jeden dokument na szczeblu krajowym, tj. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. - Zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku. Nie uwzględnia ich jednak Krajowy Program Kolejowy do 2023 roku - dokument decydujący rzeczywiście o planowanych inwestycjach. W konsultowanym na przełomie kwietnia i maja 2023 r. Krajowym Programie Kolejowym do 2030 r., zadanie dot. rewitalizacji linii 212 jest wpisane na listę rezerwową „Projektów regionalnych 2021-2027” w poz. nr 20 (str. 52) wraz z rzeczywistą kwotą, obejmującą koszt rewitalizacji całego odcinka. Wcześniej powyższe zadanie było wpisane na listę podstawową w zakresie przygotowania dokumentacji technicznej, która została wykonana w 2021 r. Dzisiaj pewność realizacji całej inwestycji jest możliwa wyłącznie pod warunkiem umieszczenia naszego zadania na liście podstawowej „Projektów regionalnych 2021-2027 za czym wnioskowali interesariusze transportu z obszaru MOF Bytowa w ramach wspomnianych konsultacji.

Plan zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego definiuje linię kolejową 212 jako szczególnie ważną dla dostępności wewnętrznej województwa.

Ostatnie stanowisko PKP PLK S.A. z marca 2023 r. ws. możliwości rewitalizacji linii (pismo do Burmistrza Bytowa) stwierdza, że rewitalizacja, dla której jest opracowana dokumentacja przedprojektowa „(...) nie ma zapewnionego finansowania i jego ewentualna realizacja (dok. projektowa i roboty budowlane) uzależniona będzie od pozyskanych środków finansowych. Dlatego też nie jest przesądzone czy i w jakim horyzoncie czasowym byłby realizowany”. Obecnie jedyną alternatywą dla potencjalnych pasażerów kolei, jest dojazd do oddalonych od MOF dworców PKP samochodem osobowym, co generuje dodatkowe koszty oraz wydłuża czas podróży.

Tabela 11 Czas dojazdu samochodem osobowym do najbliższych stacji kolejowych z gmin MOF Bytowa

Stacja kolejowa	Gmina Bytów	Gmina Borzytuchom	Gmina Studzienice
PKP Słupsk	60 min	50 min	70 min
PKP Kościerzyna	35 min	50 min	35 min
PKP Miastko	45 min	43 min	50 min
PKP Chojnice	65 min	70 min	60 min

Źródło: opracowanie własne na podstawie Google Maps.

Pozytywnym, jest fakt przygotowania bazy dla przyszłych pasażerów jakim jest węzeł transportowy, który w 2021 roku powstał w Bytowie. W ramach inwestycji dofinansowanej ze środków unijnych, powstały miejsca parkingowe dla samochodów i rowerów, drogi dojazdowe, zatoki autobusowe oraz drogi dla rowerów. Takie rozwiązanie umożliwi w przyszłości integrację transportu kolejowego z transportem autobusowym i transportem indywidualnym lub regionalnego transportu autobusowego z transportem indywidualnym. Węzły integracyjne zwiększają konkurencyjność transportu zbiorowego wobec transportu indywidualnego, a tym samym ograniczają liczbę samochodów na ulicach, przyczyniając się do zmniejszenia zatorów drogowych. Generując oszczędności czasu i pieniędzy przeznaczonych na paliwo wpływają równocześnie na poprawę jakości powietrza. Wszystkie węzły wiążą różne sposoby podróżowania. Dają one możliwość łatwej przesiadki z samochodu czy roweru na pociąg, autobus.

Budowa infrastruktury węzła transportowego w Bytowie obejmowała:

- wiatę autobusową i przystanek komunikacji miejskiej,
- wiatę rowerową: stojaki dla 50 rowerów, wypożyczalnia dla 50 rowerów,
- parking Park&Ride – parking dla samochodów osobowych, w tym również dla elektrycznych, łącznie na około 250 miejsc parkingowych,
- przebudowę ul. Dworzec – wydzielenie zatoki autobusowej dla komunikacji miejskiej i zatoki postojowej dla 5 samochodów w ramach organizacji postoju taksówek,
- budowę dworca autobusowego z 4 przystankami i 4 miejscami postojowymi dla autobusów,
- budowę ścieżki rowerowej: dworzec (parking) rowerowy – ul. Stary Dworzec – ciąg pieszo-rowerowy,
- budowę ścieżki rowerowej: dworzec (parking) rowerowy – ul. Drzymały – ciąg pieszo-rowerowy,
- budowę ścieżki rowerowej: dworzec (parking) rowerowy – ul. Dworcowa – ciąg pieszo-rowerowy. Długość dróg rowerowych wybudowanych w ramach zadania – 0,7km.

Wykluczenie kolejowe stanowi wyzwanie dla podmiotów gospodarczych z obszaru MOF Bytowa, które obecnie nie posiadają alternatywnego rozwiązania w zakresie organizacji transportu towarów. Podczas spotkania interesariuszy transportu i mobilności wskazano istotne argumenty wskazujące na konieczność przywrócenia połączeń kolejowych, były to m.in.:

- krótszy czas i mniejsza częstotliwość dostaw, zwłaszcza ciężkich ładunków ze względu na dużą ładowność taboru kolejowego (istotne w przypadku

przedsiębiorców organizujących regularne transporty np. Baza paliw w Ugoszczy, czy producent materiałów budowlanych PREFABET w Osławie Dąbrowie),

- niższe koszty,
- znacznie mniejsze obciążanie dróg przez samochody ciężarowe (w tym specjalne jak np. autocysterny), a co za tym idzie poprawa bezpieczeństwa drogowego oraz ochrona infrastruktury drogowej,
- niższa emisja spalin.

2.3.1.2.3. Transport intermodalny

Na terenie MOF nie funkcjonują terminale przeładunkowe i intermodalne. Najbliżej zlokalizowane są na obszarach portów morskich Gdańsk i Gdynia oraz w ich bezpośrednim sąsiedztwie. Jedyną opcją dostępu do terminalu jest transport drogowy. RPT nie wskazuje MOF Bytowa jako miejsca przedsięwzięć o strategicznym znaczeniu w kwestii transportu intermodalnego

2.3.1.2.4. Poziom elektromobilności oraz infrastruktura paliw alternatywnych

Pojęcie „elektromobilność” odnosi się zarówno do technicznych i eksploatacyjnych aspektów dotyczących EV, technologii oraz infrastruktury ładowania, jak również kwestii społeczno-gospodarczo-prawnych związanych z projektowaniem, produkcją, nabywaniem i używaniem pojazdów elektrycznych.

Rynek *e-mobilności* w Polsce (infrastruktura oraz pojazdy elektryczne) jest bardzo słabo rozwinięty. Czynnikiem istotnie opóźniającym rzeczywiste zmiany w zakresie elektromobilności są opóźnienia administracji rządowej w zakresie zapewnienia prawnych i organizacyjnych warunków skutecznego wsparcia rozwoju elektromobilności w Polsce¹⁹. Na obszarze MOF Bytowa nie ma Strategii rozwoju elektromobilności.

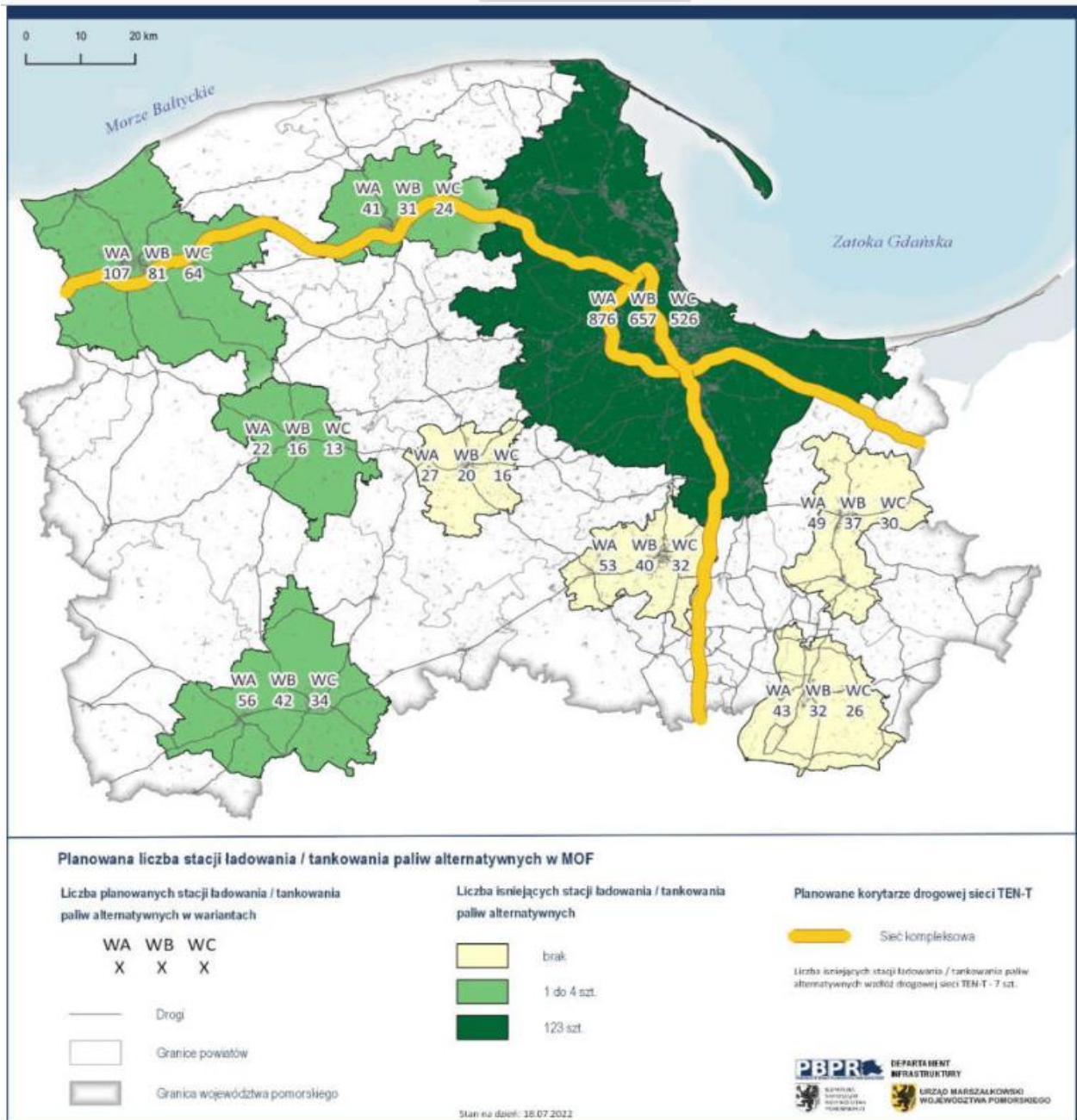
Na terenie MOF obecnie ogólnodostępne są 2 stacje ładowania pojazdów elektrycznych. Znajdują się przy dworcu PKP w Bytowie, są wpisane do Ewidencji Infrastruktury Paliw Alternatywnych (UDT). W województwie pomorskim jest 240 stacji. MOF bytowski na tym tle wypada podobnie jak najbliższe ośrodki subregionalne, tj. MOF – Lębork i Chojnice, gdzie również działają po 2 stacje.

Podejście przedstawione w wariantcie WB rozwoju systemu transportowego województwa pomorskiego, wybranego jako definiujące listę inwestycji w zakresie infrastruktury transportu

¹⁹ Informacja o wynikach kontroli NIK *Wsparcie rozwoju elektromobilności*, Nr ewid. 7/2020/P/19/020/KGP. Zgodnie z Raportem NIK Minister Energii doprowadził wprawdzie do uchwalenia ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* oraz ustawy z dnia 6 czerwca 2018 r. *o zmianie ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych oraz niektórych innych ustaw* ustanawiającej Fundusz Niskoemisyjnego Transportu, lecz dopuścił do istotnych opóźnień w wydawaniu aktów wykonawczych do tych ustaw. Bezpośrednią konsekwencją tego stanu było niewdrożenie systemu bezpośrednich dopłat z FNT do samochodów elektrycznych i rozwoju infrastruktury ładowania. Ministerstwo zaprzestało też prac nad implementacją rozwiązań prawnych mających na celu obniżenie stawki podatku VAT na pojazdy elektryczne. Implementacja była konieczna, ponieważ przepisy dotyczące VAT w całości są objęte zakresem prawa Unii Europejskiej. Wobec braku działań administracji rządowej jednostki samorządu terytorialnego, zobowiązane do wprowadzania pojazdów elektrycznych do flot urzędów oraz do zbiorowego transportu publicznego, nie były w stanie wdrożyć ustawowych progów elektromobilności. Samorządy dla realizacji obowiązków ustawowych miały otrzymać wsparcie z FNT. Wysokie koszty zakupu samochodów elektrycznych przy jednoczesnym braku wsparcia z FNT oraz brak na rynku pojazdów specjalistycznych były głównymi przyczynami braku działań.

regionalnego i taboru, zakłada powstanie 16 punktów stacji ładowania paliw alternatywnych na terenie MOF Bytowa.

Mapa 6 Założenia rozwoju sieci stacji ładowania/tankowania paliw alternatywnych w województwie



Źródło: Pomorskie Biuro Planowania Regionalnego

Pojazdy elektryczne zarejestrowane na terenie MOF Bytowa (na dzień 30.09.2022 r.):

- Gmina Bytów – 12 szt.
- Gmina Borzytuchom – 3 szt.
- Gmina Studzienice – 5 szt.

Jednostki obsługujące transport zbiorowy na obszarze MOF Bytowa, nie posiadają w swoim taborze autobusów elektrycznych, które przyczyniałyby się do realizacji krajowej polityki elektromobilności.

Jak wskazują dane dotyczące liczby zarejestrowanych pojazdów na terenie MOF Bytowa, nie ma obecnie popytu na stacje ładowania. Samorządowcy podkreślają potrzebę dostosowania się do rosnącego zapotrzebowania na energię elektryczną poprzez strategiczne umieszczenie stacji ładowania w obszarach związanych z transportem i mobilnością. Optymalnymi lokalizacjami są miejsca takie jak stacje paliw, firmy transportowe oraz kluczowi pracodawcy.

Alternatywnymi źródłami zasilania pojazdów są również paliwa gazowe, takie jak gaz ziemny sprężony (CNG) i skroplony (LNG) oraz wodór. Mogą być one uzupełnieniem elektromobilności, a także w określonych przypadkach korzystnym rozwiązaniem z punktu widzenia ekonomicznego i eksploatacyjnego. Na obszarze MOF Bytowa nie ma pojazdów tego typu oraz stacji tankowania tych paliw.

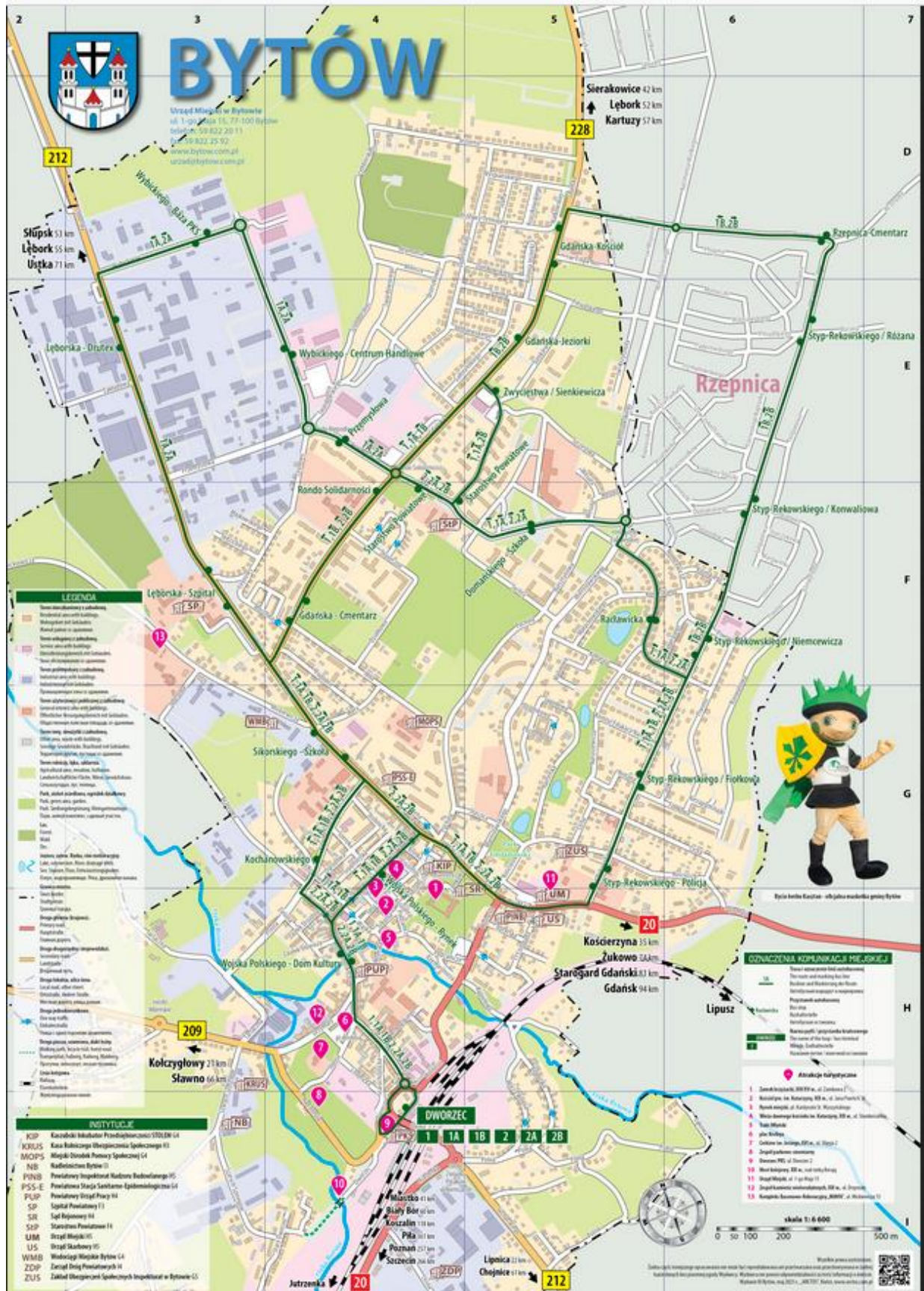
Jak wskazuje treść przepisów dyrektywy 2014/94/UE, stacje tankowania gazu ziemnego CNG i LNG muszą zostać rozmieszczone wzdłuż sieci bazowej TEN-T, aby zapewnić możliwość poruszania się pojazdów napędzanych gazem ziemnym, zatem planowane są poza bezpośrednim dostępem na obszarze MOF Bytowa.

Od kwietnia 2023 r., w gminie Bytów w wyniku współpracy z firmą TIER uruchomiono dostęp do hulajnog elektrycznych. E-hulajnogą (jako ekologiczną alternatywą dla samochodów) można podróżować po terenie miasta oraz okolicznych miejscowości: Rzepnicy, Pomysku Wielkim, Dąbiu, Mądrzechowie, Udorpiu i Świątkowie. Obszar poruszania się hulajnogami został opracowany na podstawie chętnie uczęszczanych ciągów pieszo-rowerowych. W pierwszych dniach działania oferty, zainteresowanie było bardzo duże, obecnie trwa analiza w dłuższym czasie która pokaże faktyczny popyt na ten środek transportu. W zakresie popularyzacji elektromobilności, po przetestowaniu hulajnog elektrycznych oraz wybudowaniu transportowych tras rowerowych pod uwagę można wziąć wprowadzenie oferty wypożyczalni rowerów elektrycznych. Podczas spotkania interesariuszy transportu MOF Bytowa wskazano na konieczność podjęcia kroków z zakresu działań miękkich zachęcających do korzystania z alternatywnych środków transportu

2.3.1.2.5. Infrastruktura transportu zbiorowego

Transport miejski na obszarze MOF Bytowa funkcjonuje od 01.06.2021 r. Został uruchomiony w wyniku realizacji projektu „Budowa węzła transportu zbiorowego w Bytowie” współfinansowanego przez Unię Europejską ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Pomorskiego na lata 2014-2020. Obecnie transport jest bezpłatny. Odbywa się na 2 liniach z 41 przystankami. Transport miejski obejmuje swym zasięgiem miasto Bytów oraz bezpośrednio przylegającą wieś Rzepnicę. Obsługują go 3 niskopodłogowe autobusy o normie spalania EURO 6, zakupione w 2021 roku.

Mapa 7 Mapa połączeń komunikacji miejskiej w Bytowie

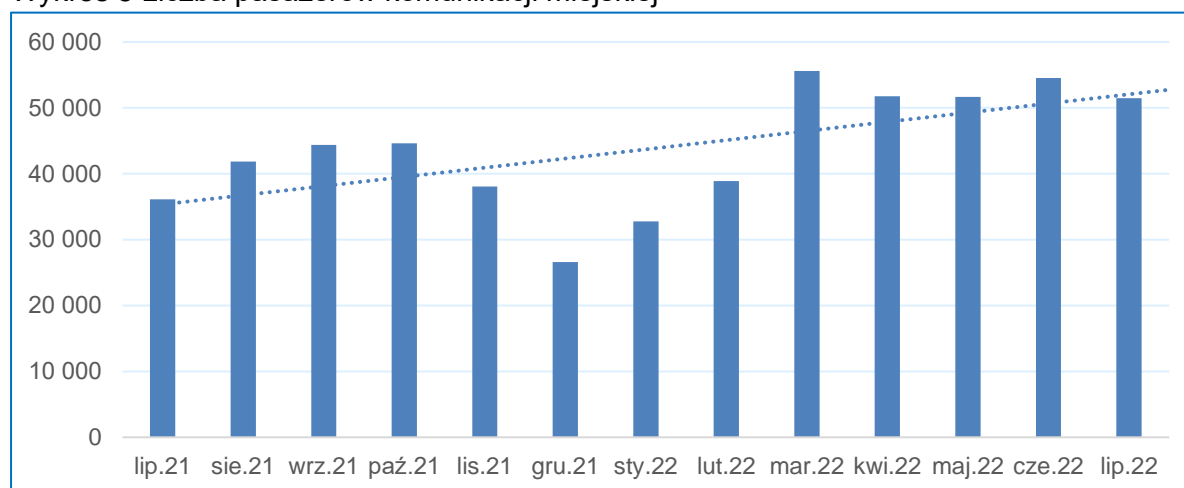


Źródło: www.bytow.com.pl

Operatorem transportu zbiorowego jest Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Bytowie Spółka Akcyjna.

Analizując statystyki pasażerów autobusów miejskich, widać rosnące zainteresowanie wśród mieszkańców Bytowa, co obrazuje rosnąca linia trendu. Spadek w okresie od XI 2021 do II 2022 prawdopodobnie spowodowany był ograniczeniami wynikającymi z pandemii COVID - 19. Jednakże rosnący trend osób korzystający z nieodpłatnej komunikacji, spowoduje wyrobienie nawyku porzucenia indywidualnych podróży samochodem na rzecz korzystania z transportu zbiorowego

Wykres 5 Liczba pasażerów komunikacji miejskiej



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Urzędu Miejskiego w Bytowie

Urząd Miejski w Bytowie przeprowadził analizę przewozów komunikacją miejską. Z badania wynika, że jest zainteresowanie tym rodzajem komunikacji. Na każdym przystanku średnia liczba osób w autobusie wynosi powyżej 0, co wskazuje na brak pustych przejazdów. Największe obłożenie odnotowuje się w godzinach rannych i popołudniowych, co wiąże się z zaspokajaniem potrzeb związanych z dojazdem do pracy czy szkoły. Istotnym jest fakt, iż nie przekracza się dopuszczalnej liczby osób mogących podróżować autobusem, co wskazuje na to, iż przy obecnych trasach i rozkładzie jazdy, 3 autobusy, które znajdują się we flocie komunikacji miejskiej są wystarczające.

Pasażerskie przewozy autobusowe na terenie MOF Bytowa realizowane są przez PKS Bytów (59 linii) oraz firmę Transport i Handel „GOCHY” Józef Gawin (2 linie). Są to linie przebiegające przez obszar MOF Bytowa w różnych kierunkach. Natomiast liczbę połączeń autobusowych pomiędzy poszczególnymi miejscowościami pokazuje poniższa tabela.

Tabela 12 Połączenia autobusowe w dni powszednie pomiędzy gminami MOF Bytowa

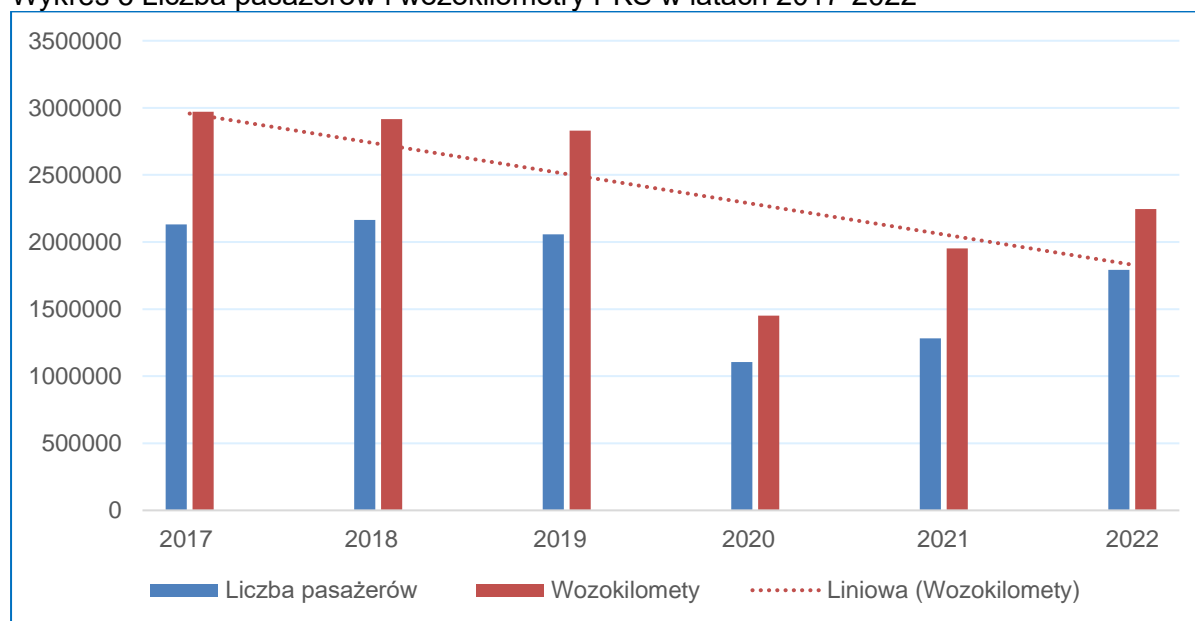
Miejscowość	Liczba połączeń	Liczba połączeń powrotnych	Przeciętny czas dojazdu	Odległość
Bytów - Borzytuchom	12	13	13 min	9,3 km
Bytów – Studzienice	7	5	20 min	11 km
Borzytuchom-Studzienice	4	4	60 min (brak połączeń bezpośrednich)	17,2 km

Źródło: opracowanie własne na podstawie ogólnopolskiego systemu informacji dla pasażerów

Sieć autobusowych połączeń dalekobieżnych umożliwia dotarcie z Bytowa m.in. do takich miast jak: Gdańsk, Kołobrzeg, Koszalin, Słupsk, Ustka, Człuchów. Przejazdy realizowane są przez PKS Bytów, PKS Ostrowiec Świętokrzyski, PKS Jelenia Góra.

Analizując dynamikę zmian liczby przewożonych pasażerów oraz wozokilometrów największego przewoźnika MOF Bytowa, PKS Bytów SA widać malejący trend. W 2020 r. nastąpiło załamanie liczby przewożonych pasażerów jako efekt wprowadzenia ograniczeń w przemieszczaniu się w związku z pandemią. Niemniej porównując dane z roku 2017 widać spadek liczby pasażerów o blisko 16% oraz liczbę wozokilometrów o 24%.

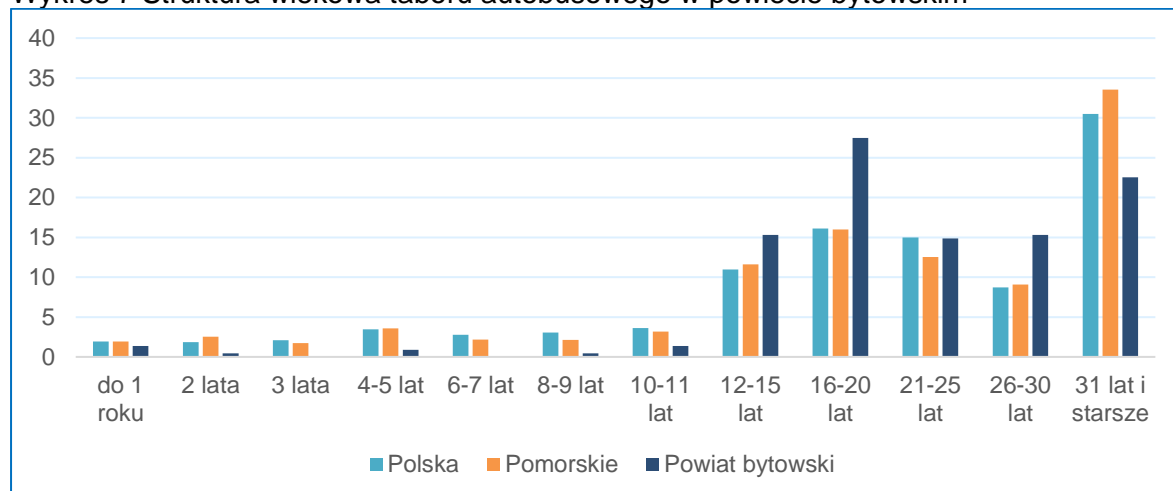
Wykres 6 Liczba pasażerów i wozokilometry PKS w latach 2017-2022



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych PKS Bytów

Struktura wiekowa autobusów w powiecie wskazuje na największy udział pojazdów w przedziale 16-20 lat (27%), dla kraju i województwa ten udział jest na poziomie 16%. Zadowalający jest fakt, że liczba najstarszych autobusów (31 i więcej lat) jest na lepszym poziomie niż średnia krajowa i wojewódzka.

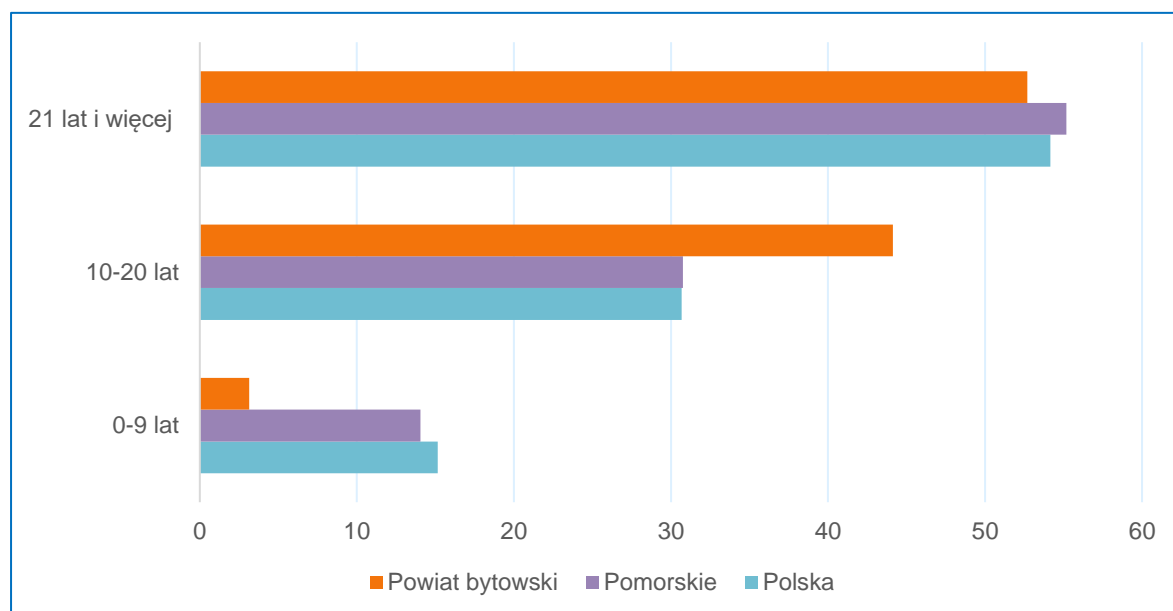
Wykres 7 Struktura wiekowa taboru autobusowego w powiecie bytowskim



Źródło: Opracowanie własne na podstawie BDL

Strukturę wiekową wg. 10-letnich przedziałów przedstawia poniży wykres.

Wykres 8 Struktura wiekowa autobusów wg. przedziałów 10-letnich



Źródło: Opracowanie własne na podstawie BDL

Na terenie MOF Bytowa funkcjonuje jeden przystanek pełniący funkcję dworca autobusowego działający w Bytowie w ramach węzła transportowego. Liczba przystanków od 2018 roku jest na stałym poziomie i wynosi odpowiednio: Gmina Borzytuchoń 37, Gmina Bytów 43, Gmina Studzienice 12.

Podczas spotkania interesariuszy transportu MOF Bytowa padła konkluzja, z której wynika, że należy skoordynować transport wewnątrz, pod uwagę wzięto rozszerzenie połączeń komunikacji miejskiej o obszar wiejski gminy Bytów. Padła propozycja podjęcia kroków koordynujących stworzenie (na wzór połączeń trójmiejskich) lub zwiększenia liczby pasażerskich połączeń autobusowych.

Na terenie MOF Bytowa transport publiczny realizowany jest przez PKS Bytów S.A oraz przewoźników prywatnych, którzy uzupełniają transport na liniach podmiejskich i realizują przewozy publiczne w oparciu o umowy z gminami. Występuje niewystarczająca współpraca samorządów MOF Bytowa i lokalnych przewoźników w ramach zarządzania transportem zbiorowym. Brakuje stworzenia spójnego planu transportowego, np. w ramach związku powiatowo-gminnego.

Ankieta przeprowadzona wśród mieszkańców powiatu bytowskiego na potrzeby Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w Powiecie Bytowskim, wskazuje, że 77,37% respondentów oczekuje zmian w zakresie istniejącej komunikacji, w tym zwiększenia ilości kursów (67,55%). Respondenci największe braki komunikacyjne dostrzegli w obrębie gminy Bytów, na trasach łączących Pomysk Wielki, Udorpie i Rzepnicę z miastem Bytów. Potrzeba zmian wynikała przede wszystkim z konieczności dojazdu do szkoły dla 73,50% badanych, do pracy dla 21,14%. 19,56% badanych wskazało na inne powody, takie jak: dojazd do znajomych i rodziny, na zakupy, treningi, korepetycje oraz praktyki, do lekarza i szpitala oraz do dużych miast, do urzędów, w celach turystycznych i na wakacje.

2.3.1.2.6. Transport towarów

Natężenie ruchu pojazdów ciężarowych na drogach przebiegających przez teren MOF Bytowa w ostatnich latach istotnie wzrosło. Na drodze dojazdowej do Bytowa DK 20 - wzrósł ruch lekkich samochodów ciężarowych (62%) oraz ciężarowych z przyczepą. Dynamika zmiany wielkości ruchu pojazdów poszczególnych kategorii była zróżnicowana – w ogólnym zestawianiu odpowiadała zmianom w średniej krajowej, gdzie największy wzrost odnotowano dla lekkich samochodów ciężarowych (dostawczych) – 42%. Prawdopodobną przyczyną takiego wzrostu są zmiany zachodzące od 2015 r. w strukturze handlu (w tym wzrost popularności e-zakupów wynikający z pandemii COVID-19). Analizując powyższe najintensywniejszy ruch odbywa się w kierunku Kościerzyny (DK 20) - który jest łącznikiem/pośrednikiem z położonym na wchodzie województwa ośrodkiem centralnym.

2.3.1.2.7. Infrastruktura rowerowa

Ostatnie lata to okres intensywnej rozbudowy infrastruktury rowerowej. Przybywa dróg rowerowych (w województwie pomorskim jest ich 850 km). Poprawa infrastruktury rowerowej przekłada się na rosnącą popularność jednośladów w obsłudze transportowej miast. Na przestrzeni ostatnich lat obserwuje się duże zapotrzebowanie w zakresie rozbudowy infrastruktury dla potrzeb uprawiania turystyki rowerowej. Coraz więcej osób korzysta z budowanych ścieżek rowerowych, tak występujących w mieście, jak i tych wybudowanych poza obszarem miejskim, w szczególności pozwalających obcować z przyrodą. Poniżej zaprezentowano dane liczbowe dotyczące długości ścieżek rowerowych w poszczególnych gminach na podstawie danych zawartych w Banku Danych Lokalnych.

Tabela 13 Długość dróg rowerowych na obszarze MOF Bytowa

Gmina	Długość dróg rowerowych w 2013	Długość dróg rowerowych w 2022	Drogi dla rowerów na 100 km ² w 2022 r.	Drogi rowerowe na 10 tys. ludności w 2022
Bytów	7,8 km	10,5 km	5,3 km	4,2 km
Borzytuchom	0,2 km	6,9 km	6,4 km	19,8 km
Studzienice	-	-	-	-

Źródło: opracowanie własne na podstawie Bank Danych Lokalnych

W ostatnich latach można na terenie MOF Bytowa zaobserwować stopniowy, lecz niewystarczający wzrost liczby dróg rowerowych. Infrastruktura rowerowa na terenie MOF Bytowa osiąga wartości poniżej wartości osiąganą przez województwo pomorskie. Warto jednak zauważyć, że MOF Bytowa wykazuje braki w zakresie połączeń transportowych, w tym rowerowych. Infrastruktura rowerowa na terenie MOF Bytowa osiąga wartości poniżej wartości osiąganą przez województwo pomorskie. Rozwój infrastruktury rowerowej na terenie MOF Bytowa nie tylko przyczyni się do integracji MOF-u, ale też wzmocni powiązania całego województwa.

„Koncepcja struktury przestrzennej rowerowych turystycznych tras krajowych i regionalnych oraz systemu transportu rowerowego Miejskich Ośrodków Funkcjonalnych w województwie pomorskim” została opracowana, w wyniku analizy:

- Planu zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego 2030 (PZPWP 2030),
- ustaleń studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin,
- „Koncepcji rozwoju tras rowerowych w centralnej części Województwa Pomorskiego – uzupełnienie Pomorskich Tras Rowerowych”,

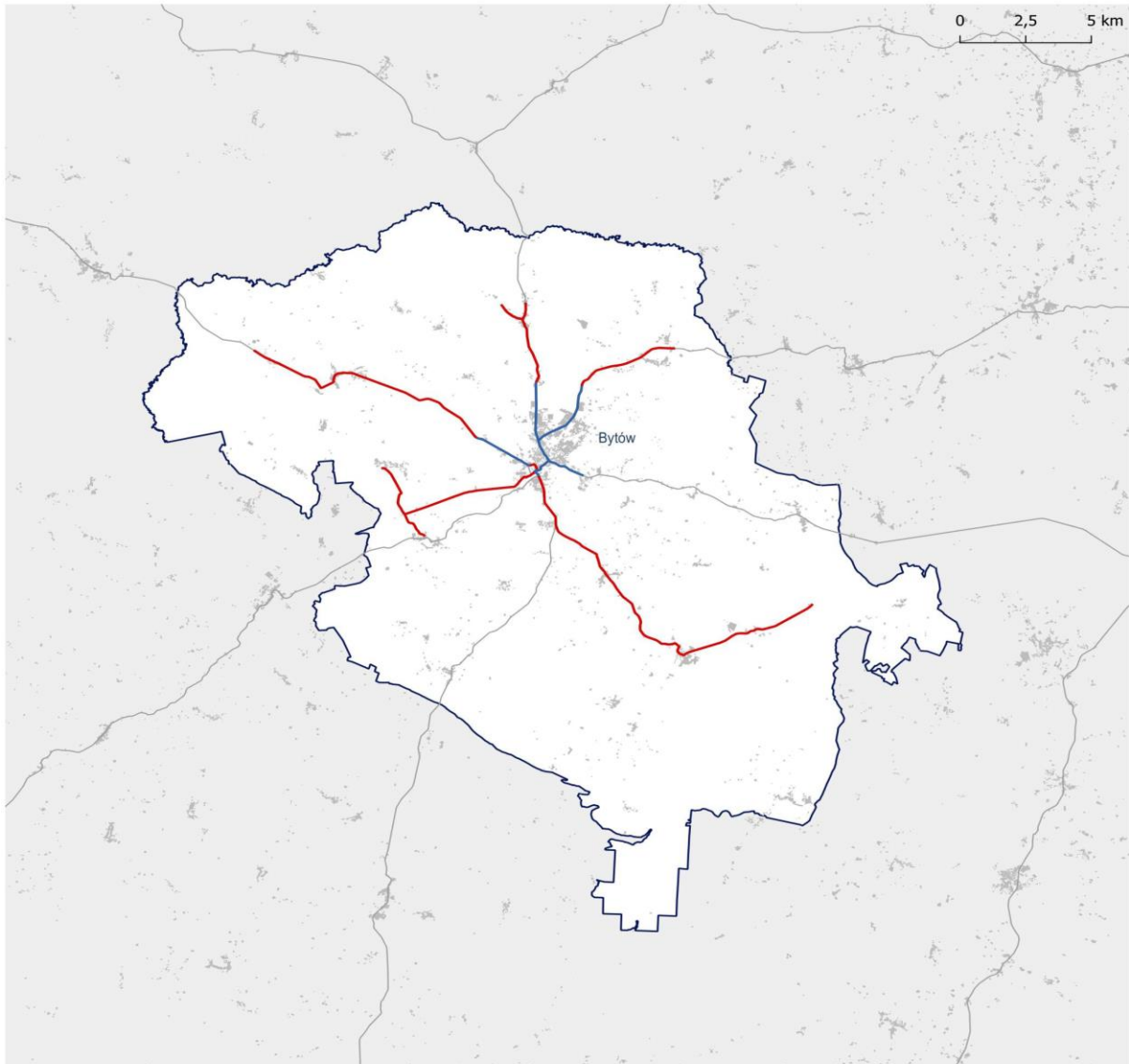
oraz licznych konsultacji z przedstawicielami samorządów terytorialnych na terenie województwa pomorskiego.

Podczas tworzenia koncepcji uwzględnione zostały dokumenty o charakterze strategicznym, w tym m. in. wytyczne Euro Velo, Stanowisko nr 7/2019 Konwentu Marszałków Województw RP z dnia 7 czerwca 2019 roku w sprawie systemu numeracji i zasad oznakowania krajowych i regionalnych tras rowerowych, dostępne Studia Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania gmin, a także dostępne Strategie Rozwoju Miejskich Obszarów Funkcjonalnych. Dodatkowo w celu określenia systemu transportu rowerowego Miejskich Obszarów Funkcjonalnych w województwie pomorskim przeanalizowane zostały również dane GUS i ankiety dotyczące systemu tras rowerowych na terenie MOF, a wnioski zostały skonsultowane z przedstawicielami MOF w ramach indywidualnych spotkań przeprowadzonych w czerwcu 2021 r.

Ostatecznie określona została sieć regionalnych turystycznych tras rowerowych wraz z ich numeracją, jak również elementy struktury przestrzennej regionalnych tras tworzące kręgosłup sieci tras rowerowych o funkcjach transportowych na terenie dziewięciu Miejskich Obszarach Funkcjonalnych ustalonych w PZPWP 2030.

W ramach koncepcji struktury przestrzennej rowerowych tras krajowych i regionalnych oraz systemu transportu rowerowego Miejskich Obszarów Funkcjonalnych w województwie pomorskim zaplanowano trasy rowerowe o charakterze transportowym na terenie MOF Bytowa.

Mapa 8 Koncepcja sieci tras rowerowych o charakterze transportowym MOF Bytowa
Miejski Obszar Funkcjonalny Bytowa



LEGENDA

Trasy rowerowe o charakterze transportowym:

— istniejące

- - - istniejące, wymagająca modernizacji

— nieistniejące, wymagające budowy lub oznakowania

□ Granica MOF

6

Źródło: Koncepcja podstawowej sieci tras rowerowych o charakterze transportowym w Miejskich Obszarach Funkcjonalnych w województwie pomorskim, Załącznik nr 4 do Regionalnego Programu Strategicznego w zakresie mobilności i komunikacji, 2022

Główne osie rowerowych tras transportowych na terenie MOF ośrodka subregionalnego Bytowa:

- **4.1 - trasa wzdłuż DW 209 Miasto Bytów w stronę gminy Kołczygłowy,**
Status trasy:
 - wymagający poniesienie nakładów inwestycyjnych na 2 z 4 odcinków
 - istniejący na 1 z 4 odcinków
 - rekomendowany do uzupełnienia na 1 z 4 odcinków
- **4.2. - trasa po dawnym nasypie kolejowym w stronę miejscowości Dąbrówka i miejscowości Niezabyszewo**
Status trasy
 - wymagający poniesienie nakładów inwestycyjnych na 2 z 2 odcinków
- **4.3 - trasa w kierunku gminy Studzienice**
Status trasy
 - wymagający poniesienie nakładów inwestycyjnych na 1 z 1 odcinków
- **4.4 - trasa wzdłuż DK 20**
Status trasy:
 - istniejący na 1 z 1 odcinków
- **4.5 - trasa wzdłuż DW 228**
Status trasy:
 - wymagający poniesienie nakładów inwestycyjnych na 1 z 2 odcinków
 - istniejący na 1 z 2 odcinków
- **4.6 - trasa wzdłuż DW 212**
Status trasy:
 - wymagający poniesienie nakładów inwestycyjnych na 2 z 3 odcinków
 - istniejący na 1 z 3 odcinków

Regionalne trasy rowerowe²⁰ przebiegające przez obszar MOF Bytowa:

- **Trasa nr 855** - o charakterze turystycznym, długość 135 km
 - przebieg trasy: Gmina miejska Chojnice – Gmina wiejska Chojnice – Gmina miejsko-wiejska Brusy – Gmina wiejska Studzienice (miejscowość Sominy)
 - Zalety trasy - walory krajobrazowe i przyrodnicze, zabytki, połączenie Kaszubskiej Marszruty z Trasą Pojezierzy nr 20 (docelowo EV 20)
- **Trasa nr 857** - o charakterze turystycznym, długość 157 km
 - przebieg trasy: Gmina miejsko-wiejska Bytów – Gmina wiejska Borzytuchom – Gmina wiejska Kołczygłowy – Gmina wiejska Dębница Kaszubska – Gmina wiejska Kobylnica – Gmina wiejska Słupsk – Gmina miejska Słupsk – Gmina wiejska Słupsk – Gmina wiejska Ustka – Gmina miejska Ustka
 - Zalety trasy - walory krajobrazowe i przyrodnicze, zabytki, połączenie Kaszub i Trasy Pojezierzy nr 20 (docelowo EV 20) z EV 10 w strefie nadmorskiej oraz ze Słupskiem
- **Trasa nr 859** - o charakterze turystycznym, długość 173 km

²⁰ Trasa rowerowa o długości minimum 30 km (nie dotyczy tras łączących dwie trasy krajowe), łącząca się z co najmniej jedną trasą krajową lub z co najmniej dwoma innymi trasami regionalnymi lub z co najmniej jedną inną trasą regionalną jednocześnie z granicą państwa (gdzie za granicą jest kontynuowana), ewentualnie mająca początek i koniec na styku z trasą krajową lub inną trasą regionalną lub z granicą państwa; dopuszczalny jest początek i koniec na stacji kolejowej z regularnymi połączeniami kolejowymi. Podczas projektowania nowych odcinków tras regionalnych stosuje się warunki techniczne określone przez GDDKiA.

- o przebieg trasy: Gmina miejsko-wiejska Bytów – Gmina wiejska Czarna Dąbrówka – Gmina wiejska Cewice – Gmina wiejska Nowa Wieś Lęborska – Gmina miejska Lębork – Gmina wiejska Nowa Wieś Lęborska – Gmina wiejska Wicko – Gmina miejska Łeba
- o Zalety trasy - walory krajobrazowe i przyrodnicze, zabytki, połączenie Trasy Pojezierzy nr 20 (docelowo EV 20) z Lęborkiem i EV 10 w Łebie

Europejskie²¹ i krajowe²² trasy rowerowe przebiegające przez obszar MOF Bytowa:

- Subregionalna Trasa Rowerowa EV 20 (docelowo EuroVelo 20) - o charakterze turystycznym, długość 271,65 km
 - o przebieg trasy: woj. zachodniopomorskie – Krzeszewo (gm. Miastko) - Miastko (m.) - Tuchomie - Bytów - Bytów (m.) – Studzienice – Dziemiany - Kościerzyna - Kościerzyna (m.) – Nowa Karczma – Liniewo – Skarszewy – Trąbki Wielkie – Pszczółki – Suchy Dąb – Tczew – Tczew (m) – Lichnowy – Nowy staw – Malbork – Malbork (m) – Stary Targ – Dzierzgoń – Stary Dzierzgoń (Kornele) – woj. warmińsko – mazurskie
 - o Zalety trasy - walory krajobrazowe i przyrodnicze, zabytki

Turystyczne trasy uzupełniające²³ – uzupełnienie sieci tras regionalnych w województwie pomorskim, przebiegające przez obszar MOF Bytowa:

- Literacki Szlak turystyczny im. Anny Łajming, długość 39,3 km
 - o Przebieg trasy - gm. Brusy- gm. Studzienice - gm. Dziemiany - gm. Brusy
- Szlak Elektrowni wodnych Słupi, długość 85,2 km
 - o Przebieg trasy- gm. Dębica Kaszubska - gm. Kołczygłowy - gm. Borzytuchom - gm. Czarna Dąbrówka - gm. Bytów
- Pętla Kaszubska, długość trasy 118 km
 - o Przebieg trasy - gm. Dębica Kaszubska - gm. Czarna Dąbrówka - gm. Bytów - gm. Parchowo - gm. Studzienice - gm. Tuchomie - gm. Borzytuchom
- Trasa jezior Lobeliowych, długość trasy 9,84 km
 - o Przebieg trasy: gm. Bytów
- Szlak rowerowy po Ziemi Bytowskiej im. Marka Cichosza, długość trasy 36,6 km
 - o Przebieg trasy: gm. Bytów

²¹ Trasa rowerowa wpisująca się w sieć zainicjowanych przez Europejską Federację Rowerową (ECF) stworzoną w celu połączenia wszystkich państw Europy. Trasa europejska opiera się na istniejących albo przyszłych krajowych bądź regionalnych trasach rowerowych; przebiega przez co najmniej dwa państwa i ma długość min. 1000 km, dodatkowo posiada potencjał promocyjny oraz plan realizacyjny, a oznakowanie jest zgodne z krajowymi wymogami i obejmuje informację o przynależności szlaku do sieci EuroVelo, zgodnie z wytycznymi ECF

²² Trasa rowerowa będąca trasą europejską oraz każda inna trasa rowerowa wchodząca w sieć priorytetowych korytarzy rowerowych, która przebiega przez co najmniej trzy województwa lub dwa województwa i przekracza granice państwa i łączy co najmniej dwa miasta wojewódzkie lub co najmniej jedno miasto wojewódzkie i co najmniej jeden obszar przyrodniczo lub kulturowo cenny (park narodowy, park krajobrazowy, miejsce dziedzictwa kulturowego lub przyrodniczego UNESCO). Dodatkowo trasa krajowa umożliwia nie rzadziej niż co 150 km dostęp do dworca kolejowego z codziennymi połączeniami dalekobieżnymi oraz łączy się z co najmniej jedną inną trasą krajową, ewentualnie ma początek i koniec na granicy kraju lub styku z inną trasą krajową. Trasa krajowa spełniać powinna również założenia Europejskiego Standardu Certyfikacji EuroVelo dla europejskiej sieci szlaków rowerowych.

²³ uzupełnienie do tras europejskich, krajowych oraz regionalnych wyznaczonych zgodnie ze Stanowiskiem nr 7/2019 Konwentu Marszałków Województw RP z dnia 7.06.2019 r.. Trasy te nie są odrębną kategorią tras rowerowych wskazanych w Stanowisku Konwentu, a jedynie stanowią dodatkową informację o znaczeniu mniejszym niż regionalna. Wskazane trasy uzupełniające są trasami o znaczeniu lokalnym, ponadlokalnym czy stanowią połączenie z ościennymi województwami. Bardzo często stanowią produkt/atrakcję turystyczną. Trasy uzupełniające zostały wyznaczone na podstawie danych Departamentu Turystyki Urzędu Marszałkowskiego Województwa Pomorskiego oraz w ramach konsultacji z jednostkami samorządu terytorialnego.

2.3.1.2.8. Planowany rozwój infrastruktury transportowej

Działania inwestycyjne, które poprawią system transportowy MOF Bytowa w kontekście połączeń wewnętrznych i zewnętrznych. Na podstawie przyjętych modeli obsługi transportowej województwa pomorskiego określono zakres działań inwestycyjnych służących do realizacji celów głównych i szczegółowych oraz uzyskania efektów właściwych dla budowanego systemu obsługi w zakresie organizacji transportu zbiorowego, spójności i dostępności transportowej całego obszaru, w tym MOF Bytowa.

W poniższej zestawiono planowane inwestycje w infrastrukturę transportową na terenie objętym analizą, umożliwiające rozwój mobilności i komunikacji w regionie.

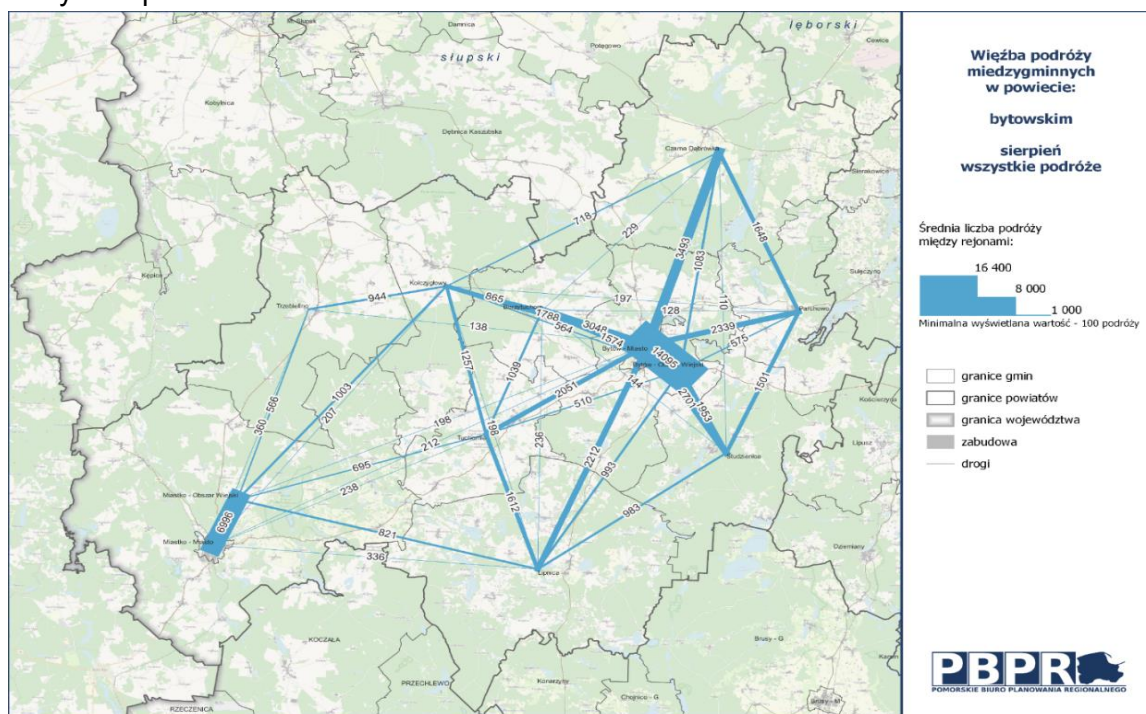
Tabela 14 Zestawienie działań/inwestycji wpływających na poprawę dostępności transportowej na terenie MOF Bytowa

L.p.	Działanie	Dokument
Infrastruktura drogowa		
1.	Przebudowa drogi nr 209 na odcinku Suchorze - Bytów	RPS
2.	Przebudowa drogi nr 212 na odcinku Unichowo - Bytów	RPS
3.	Przebudowa drogi nr 212 na odcinku Bytów - Chojnice	RPS
4.	Przebudowa drogi nr 228 na odcinku Bytów - Klukowa Huta - Kartuzy	RPS
Infrastruktura paliw alternatywnych		
5.	Budowa infrastruktury paliw alternatywnych w MOF Bytowa	RPS
Infrastruktura transportu kolejowego		
6.	Rewitalizacja linii kolejowych nr 211 odcinek Lipusz – Kościerzyna i nr 212 odcinek Lipusz – Bytów	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. - Zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku.
Rozwój PTZ regionalnego i miejskiego		
7.	Zakup taboru autobusowego niskoemisyjnego / zeroemisyjnego na potrzeby organizacji lokalnego PTZ	RPS
8.	Modernizacja przystanków komunikacji publicznej i ich wyposażenie w niezbędną infrastrukturę techniczno-informacyjną	RPS
Infrastruktura rowerowa		
9.	Budowa podstawowej sieci tras rowerowych o charakterze transportowym zgodnych z RPT	RPS

Źródło: opracowanie własne na podstawie Regionalnego Programu Strategicznego w zakresie mobilności i komunikacji, Uwarunkowania i diagnoza stanu systemu transportowego, Gdańsk 2022 r. oraz Wieloletnich Planów Inwestycyjnych Gmin MOF Bytowa

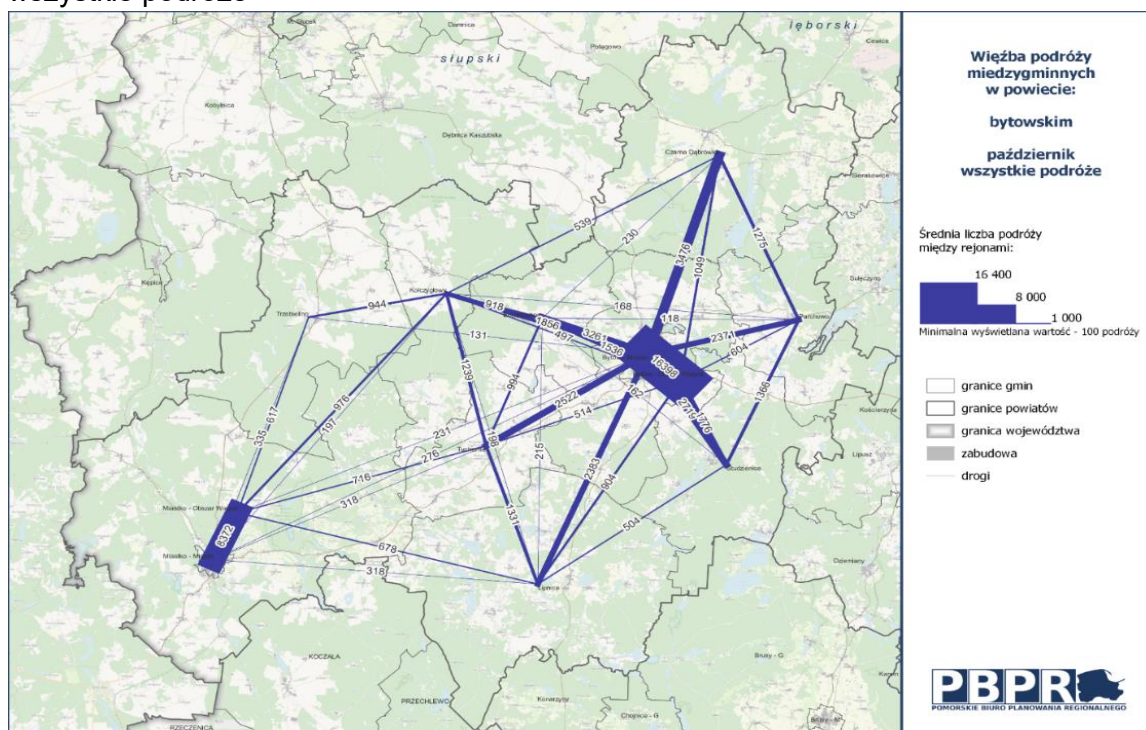
2.3.1.2.9. Zachowania transportowe mieszkańców

Mapa 9 Więźba podróży międzygminnych w powiecie bytowskim – sierpień 2019 – wszystkie podróże



Źródło: Pomorskie Biuro Planowania Regionalnego

Mapa 10 Więźba podróży międzygminnych w powiecie bytowskim – październik 2019 – wszystkie podróże



Źródło: Pomorskie Biuro Planowania Regionalnego

Generatory ruchu

Generatory ruchu to miejsca pełniące określoną funkcję, pozostające w rozbieżności przestrzennej z najbardziej stabilnym miejscem przebywania osoby, realizującej w generatorze określony cel. Osiągnięcie celu uwarunkowane jest dokonaniem przemieszczenia się osoby.

Do ważnych generatorów ruchu wewnątrz MOF Bytowa należy zaliczyć obiekty:

- miejsc pracy,
 - Gmina Bytów jest miejscem pracy - dla 71% osób dojeżdżających do pracy pomiędzy gminami MOF Bytowa – dane z 2016,
- szkolnictwa ponadpodstawowego (miasto Bytów),
- handlowe,
- infrastruktury opieki zdrowotnej,
- gastronomiczne,
- kultury, sztuki, sportu i rekreacji (muzea, kina, itp.).

Funkcje pełnione przez generatory ruchu determinują charakter realizowanych do nich podróży. W przypadku miejsc nauki czy pracy są to podróże o charakterze obligatoryjnym, regularnym, cyklicznym. Są one wykonywane codziennie. W przypadku obiektów kultury, sportu, gastronomii podróże te realizowane są okazjonalnie, incydentalnie i nieregularnie.

Natężenie ruchu drogowego

Drogi krajowe

Generalny Pomiar Ruchu (GPR) w latach 2020/2021 wykazał znaczny wzrost ruchu na drodze krajowej nr 20 przebiegającej przez obszar MOF Bytowa. Mając na uwadze peryferyjne położenie MOF Bytowa względem centralnego ośrodka województwa oraz tras międzynarodowych widać znaczną dynamikę wzrostu, która przekracza średnią krajową. Na terenie MOF Bytowa pomiaru dokonano na 2 odcinkach DK 20. Na miejskim odcinku ruch wzrósł ogółem o 20%, na odcinku pozamiejskim (w kierunku Kościerzyny) o 31% - który jest wyższy od średniego przyrostu krajowego dla dróg międzynarodowych. Pomiędzy GPR 2015, a GPR 2020/21 na sieci dróg krajowych objętej pomiarem ruchu zanotowano wzrost ruchu średnio o 21% względem roku 2015. Dynamika wzrostu ruchu na całej sieci dróg krajowych była wyższa niż w poprzednim okresie pięcioletnim, jednak nie była ona równomierna – na drogach międzynarodowych zarejestrowano 27% wzrostu, a na pozostałych drogach krajowych 15%.

W mieście wzrósł ruch samochodów osobowych (24%) i lekkich samochodów ciężarowych (25%) oraz ciężarowych bez przyczepy (5%). Natomiast odnotowano mniejszy ruch następujących pojazdów: motocykli (-27%), ciężarowych z przyczepą (-14%), autobusów (-21%), ciągników rolniczych (-13%), rowerów (-84%).

Na drodze dojazdowej do Bytowa - wzrósł ruch samochodów osobowych (30%) i lekkich samochodów ciężarowych (62%) oraz ciężarowych z przyczepą (29% - odwrotnie jak w przypadku ruchu miejskiego). Spadek natężenia ruchu dotyczy: motocykli (-29%), pojazdów ciężarowych bez przyczepy (-13%), autobusów (-44%), ciągników rolniczych (-16%), rowerów (-68%)

Dynamika zmiany wielkości ruchu pojazdów poszczególnych kategorii była zróżnicowana – w ogólnym zestawianiu odpowiadała zmianom w średniej krajowej. Największy wzrost odnotowano dla lekkich samochodów ciężarowych (dostawczych) o 42%. Prawdopodobną

przyczyną takiego wzrostu są zmiany zachodzące od 2015 r. w strukturze handlu (w tym wzrost popularności e-zakupów wynikający z pandemii COVID-19). Dla kategorii samochodów ciężarowych bez przyczep i autobusów odnotowano spadki wynoszące odpowiednio 17% i 51%. Duży spadek ruchu autobusów przypuszczalnie był efektem ograniczeń w przewozie osób w transporcie zbiorowym wprowadzonych w związku z pandemią COVID-19.

Drogi wojewódzkie

Średni dobowy ruch w dni robocze (SDRDR) w GPR 2020/21 na sieci dróg wojewódzkich wynosił 4 302 poj./dobę, zaś dla województwa pomorskiego 4 731 poj./dobę. Jest to wartość porównywalna do wartości uzyskanej na drogach krajowych. Ruch na drogach wojewódzkich przebiegających przez obszar MOF Bytowa, był większy na niemal wszystkich odcinkach pomiarowych, gdzie wynosił odpowiednio:

- DW 209 – 4 518 poj./dobę (pomiar na odcinku Kołczygłowy - Bytów)
- DW 212
 - 20 020 poj./dobę (Bytów /przejście: ul. Gdańska (DW228) - UL. 1 MAJA (DK20)
 - 7 761 poj./dobę (pomiar na odcinku Bytów-Lipnica)
 - 6 648 poj./dobę (pomiar na odcinku Unichowo-Bytów)
- DW 228 Bytów
 - 9 432 poj. dobę (pomiar Bytów, przejście ul. Sikorskiego granice miasta)
 - 1 934 poj. /dobę (pomiar Bytów granica miasta-Sulęcyno)

Wskazuje, to na duże obciążanie dróg wojewódzkich na tym obszarze, spowodowane koniecznością dojazdów do większych ośrodków miejskich.

Analizując powyższe - najintensywniejszy ruch odbywa się w kierunku Kościerzyny, na DK 20 która jest łącznikiem/pośrednikiem z położonym na wchodzie województwa ośrodkiem centralnym. Natomiast w kierunku zachodnim MOF Bytowa najsilniej powiązany jest z potencjalnym ośrodkiem subregionalnym – Miastkiem – którego oś stanowi środkowo-pojezierny korytarz infrastrukturalny – obejmujący: drogę nr 20 (odcinek: Gdynia – Kościerzyna - Miastko) oraz linię kolejową nr 201 (odcinek Gdynia Główna – Kościerzyna - Łąg). Zmodernizowana linia kolejowa nr 405 (Szczecinek – Miastko – Ustka) wraz z etapowo realizowaną drogą ekspresową nr S11 (Poznań – Piła - Koszalin) wskazują na możliwość ukształtowania w przyszłości południkowego pasma infrastrukturalnego Środkowego Pomorza, domykającego po stronie zachodniej ruszt transportowy regionu

2.3.1.2.10. Bezpieczeństwo ruchu drogowego

Analiza bezpieczeństwa ruchu drogowego przeprowadzona została przy wykorzystaniu danych o wypadkach²⁴ drogowych pochodzących z policyjnego Systemu Ewidencji Wypadków i Kolizji (SEWiK), oraz *Instytutu Transportu Samochodowego – Polskie Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego* www.obserwatoriumbrd.pl.

²⁴ Wypadek drogowy – zdarzenie drogowe, w wyniku, którego była osoba zabita lub ranna, nie należy utożsamiać ze zdarzeniem drogowym (rejestrowane przez policję) – wypadkiem drogowym lub kolizją drogową, zaistniałą lub mającą początek na drodze publicznej, w strefie ruchu lub w strefie zamieszkania, w związku z ruchem przynajmniej jednego pojazdu

Dane dla MOF Bytowa obejmują liczbę wypadków drogowych²⁵, liczbę rannych i liczbę ofiar śmiertelnych, według danych za lata 2016-2021 w podziale na poszczególne gminy. Ze względu na ograniczoną dostępność danych dla Gminy Bytów, wypadki dotyczą obszaru wiejskiego.

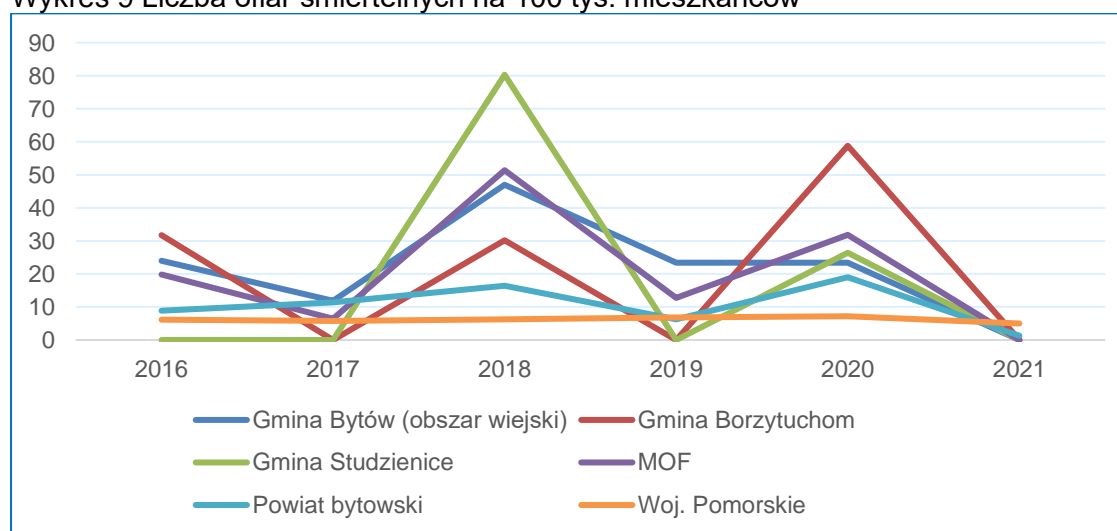
Tabela 15 Zestawienie wypadków na obszarze MOF Bytowa

	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Liczba wypadków razem	24	22	21	21	26	26
Gmina Bytów (obszar wiejski)	16	16	15	13	19	16
Gmina Borzytuchoń	7	1	1	3	4	4
Gmina Studzienice	1	5	5	5	3	6
Liczba ofiar śmiertelnych razem	3	1	8	2	5	0
Gmina Bytów (obszar wiejski)	2	1	4	2	2	0
Gmina Borzytuchoń	1	0	1	0	2	0
Gmina Studzienice	0	0	3	0	1	0
Liczba rannych razem	40	28	19	24	28	33
Gmina Bytów (obszar wiejski)	26	22	14	13	20	19
Gmina Borzytuchoń	9	1	1	3	4	5
Gmina Studzienice	5	5	4	8	4	9

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Instytutu Transportu Samochodowego – Polskie Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego www.obserwatoriumbrd.pl

Porównanie wskaźników zagrożenia - liczba ofiar śmiertelnych na 100 tys. mieszkańców, liczba ofiar śmiertelnych na 100 wypadków uwzględniają poniższe wykresy.

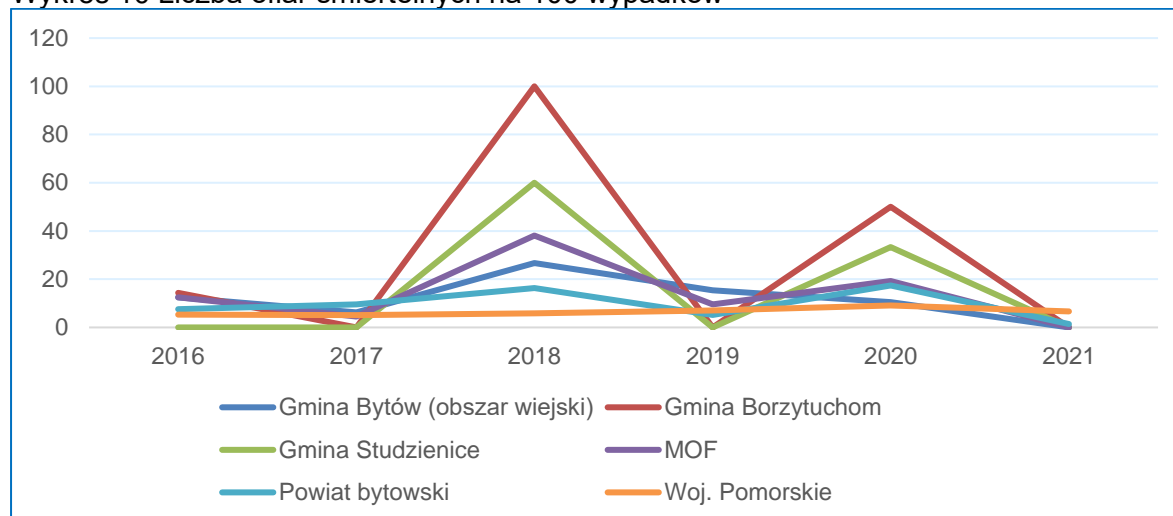
Wykres 9 Liczba ofiar śmiertelnych na 100 tys. mieszkańców



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Instytutu Transportu Samochodowego – Polskie Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego www.obserwatoriumbrd.pl

²⁵ J.w.

Wykres 10 Liczba ofiar śmiertelnych na 100 wypadków



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Instytutu Transportu Samochodowego – Polskie Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego www.obserwatoriumbrd.pl

Działania podejmowane przez Powiatowy Zespół ds. analiz i warunków ruchu w zakresie organizacji/zmiany ruchu na drogach powiatu bytowskiego w latach 2019-2023 na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego, które zostały zrealizowane i miały najistotniejszy wpływ na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego :

- Wskazanie konieczności oznakowania znakami pionowymi i poziomymi na ul. Lobeliowej w Bytowie na całym jej odcinku,
- Wskazanie budowy wyniesionego przejścia dla pieszych i zmiana oznakowania na nowe na skrzyżowaniu ul. Styp Rekowskiego – Cicha, odcinek, po którym poruszają się uczniowie Szkoły Specjalnej z/do internatu.
- Wskazanie potrzeby zmiany organizacji ruchu przed wjazdem do m-ci Studzienice, poprzez zmianę oznakowania poziomego i pionowego.
- Wprowadzenie pierwszego w powiecie poziomego oznakowania poprzecznego na jezdni (poprzez naniesienie grubowarstwowych pasów koloru czerwonego), wpływającego organoleptycznie na zwiększenie uwagi przez użytkowników drogi.

2.4. Analiza SWOT

Analiza SWOT to jedna z najpopularniejszych metod diagnostycznych. Jej nazwa to akronim utworzony z pierwszych liter angielskich słów: S – strengths (mocne strony), W – weaknesses (słabe strony), O – opportunities (szanse), T – threats (zagrożenia). Analiza służy porządkowaniu i segregacji informacji, jest propozycją systematycznej i wszechstronnej oceny zewnętrznych i wewnętrznych czynników określających kondycję bieżącą i potencjał rozwojowy MOF Bytowa, ułatwia także identyfikację problemów i określenie priorytetów rozwoju. **Do analizy SWOT zostały wykorzystane wyniki prac diagnostycznych zrealizowanych w ramach poszczególnych obszarów tematycznych, w tym Paneli strategicznych.**

Analiza jest oparta na prostym schemacie klasyfikacji, w którym wszystkie czynniki mające wpływ na bieżącą i przyszłą pozycję jednostki dzieli się na: wewnętrzne, na które wpływ ma lokalna społeczność: mocne i słabe strony oraz zewnętrzne – umiejscowione w bliższym i dalszym otoczeniu: szanse i zagrożenia. W obu wskazanych przypadkach, podziału można

dokonać także według innego kryterium, pozwalającego zidentyfikować czynniki pozytywne i negatywne.

Poniższa tabela stanowi zestawienie silnych i słabych stron, szans oraz zagrożeń MOF Bytowa.

Tabela 16 Analiza SWOT

Obszar społeczno-gospodarczy MOCNE STRONY	Obszar społeczno-gospodarczy SŁABE STRONY
<ul style="list-style-type: none"> – dodatni przyrost naturalny, relatywnie korzystny wskaźnik obciążenia demograficznego oraz wskaźnik ruchu naturalnego dla MOF Bytowa kształtuje się powyżej średniej wojewódzkiej – potencjał turystyczny oraz walory środowiska kulturowego i historycznego – korzystna struktura gospodarki – zdefiniowane branże kluczowe – otwartość mieszkańców na imigrantów – działalność NGO wspierająca jednostki samorządu terytorialnego, mająca potencjał do wspomaganie deinstytucjonalizacji usług społecznych 	<ul style="list-style-type: none"> – migracje wewnętrzne, – znacznie niższa niż średnia wojewódzka gęstość zaludnienia obszaru MOF Bytowa – ośrodek rdzeniowy MOF Bytowa – miasto Bytów – stanowi ośrodek zdefiniowany na poziomie krajowym, jako miasta średnie tracące funkcje społeczno-gospodarcze – brak dostatecznej oferty mieszkań komunalnych – niewystarczająca dostępność specjalistycznych usług medycznych – infrastruktura ochrony zdrowia niedostosowana w pełni do obecnych wymagań, braki lokalowe – brak personelu medycznego – ograniczone możliwości wnoszenia wkładu własnego do projektów – nierównomierny dostęp do opieki żłobkowej, przedszkolnej i szkolnej na terenach wiejskich – niższa niż średnia wojewódzka i krajowa zdawalność egzaminu maturalnego

Obszar Środowiskowy i przestrzenno-funkcjonalny MOCNE STRONY	Obszar środowiskowy i przestrzenno-funkcjonalny SŁABE STRONY
<ul style="list-style-type: none"> - walory przyrodnicze i krajobrazowe, wyjątkowe w skali kraju zasoby środowiska (obszary cenne przyrodniczo, jeziora lobeliowe) - dobrze rozwinięta podstawowa infrastruktura techniczna - duże zasoby wód powierzchniowych - dobra jakość powietrza - działalność organizacji pozarządowych działających w obszarach związanych z ochroną środowiska 	<ul style="list-style-type: none"> - niedostateczny poziom oszczędności ciepła w obiektach użyteczności publicznej i w zabudowie mieszkaniowej - wykorzystywanie w wysokim stopniu węgla do produkcji ciepła - niedostateczne uzbrojenie terenów przemysłowych - suburbanizacja dodatnie saldo wpływu mieszkańców miast na tereny wiejskie - ograniczone możliwości termomodernizacji budynków z uwagi na stan techniczny i uwarunkowania prawno-administracyjne - ograniczone możliwości wnoszenia wkładu własnego do projektów - brak rozbudowanej sieci urządzeń pomiarowych i kompleksowej analizy zagospodarowania wód opadowych - niekontrolowane działania w zakresie zasypywania stawów melioracyjnych - brak środków budżetowych na badania, ekspertyzy, działania ochronne - niska świadomość społeczna nt. obowiązku ochrony przyrody, poszanowania posiadanych zasobów przyrodniczych - brak działań edukacyjnych w szkołach - nieprzestrzeganie wprowadzanych dyrektyw unijnych dot. ochrony środowiska
Obszar transport MOCNE STRONY	Obszar transport SŁABE STRONY
<ul style="list-style-type: none"> - duża determinacja lokalnych władz i przedsiębiorców do poprawy dostępności transportowej - istniejąca, darmowa komunikacja miejska - zrewitalizowany dworzec kolejowy w Bytowie - węzeł integrujący transport autobusowy z transportem indywidualnym a w przyszłości transport kolejowy z autobusowym i indywidualnym 	<ul style="list-style-type: none"> - wykluczenie komunikacyjne - brak połączeń kolejowych - brak spójnego systemu ścieżek rowerowych, poprawiających komunikację wewnątrz MOF Bytowa i łączących poszczególne gminy - niezadawalający stan dróg, co przekłada się na niewystarczające bezpieczeństwo ruchu drogowego - bardzo niski poziom elektromobilności - duże obciążenie dróg krajowych i wojewódzkich przez samochody

<ul style="list-style-type: none"> - opracowanie dokumentów planistycznych dot. rewitalizacji linii kolejowej 	<p>osobowe - kongestia transportowa wywołuje nasilenie negatywnego oddziaływania transportu na środowisko</p> <ul style="list-style-type: none"> - zbyt długi czas przejazdu komunikacją zbiorową (PKS) do dużych ośrodków miejskich - brak autobusów niskoemisyjnych/zeroemisyjnych - słaby transport lokalny utrudniający mieszkańcom przemieszczanie się
<p>SZANSE Obszar społeczno-gospodarczy</p>	<p>ZAGROŻENIA Obszar społeczno-gospodarczy</p>
<ul style="list-style-type: none"> - wzrost znaczenia MOF Bytowa, jako destynacji w turystyce krajowej - rosnące znaczenie NGO, stwarzającej możliwości przeciwdziałania wykluczeniu społecznemu - możliwość pozyskania środków zewnętrznych na wzmocnienie sektora społeczno-gospodarczego MOF Bytowa - wprowadzane zmiany instytucjonalne w domach kultury, PUP, szkołach itp. w zakresie otwarcia na obsługę obywateli państw trzecich 	<ul style="list-style-type: none"> - niepewna sytuacja społeczno-gospodarcza w kontekście wojny na Ukrainie - powolna poprawa warunków dojazdu do Trójmiasta – głównego ośrodka kształcenia i dostępu do kadr medycznych - polityka państwa w zakresie kształtowania sieci szpitali - niepewność co do finansowania ochrony zdrowia - niechęć młodych lekarzy do pracy w małych ośrodkach - wysokie koszty wprowadzenia nowych metod diagnostyki i terapii - brak struktury zarządzającej polityką/działaniami integracyjnymi - negatywny obraz cudzoziemca w oczach pracodawców („ludzie na walizkach”)
<p>SZANSE Środowiskowy i przestrzenno-funkcjonalny</p>	<p>ZAGROŻENIA Środowiskowy i przestrzenno-funkcjonalny</p>
<ul style="list-style-type: none"> - wzrost świadomości ekologicznej społeczeństwa (w tym dbałość o edukację ekologiczną), kształtującej polityki ukierunkowane na wyższą jakość życia, co w konsekwencji pomoże w zachowaniu przyrody dla przyszłych pokoleń - rozwój świadomej turystyki opartej o zasoby środowiska - możliwość pozyskania środków zewnętrznych w zakresie zwiększania efektywności energetycznej i redukcji 	<ul style="list-style-type: none"> - występujące ekstremalne zjawiska naturalne (anomalie pogodowe, podtopienia lokalne, spadek poziomu naturalnej retencji wodnej) - postępująca degradacja środowiska - niestabilny poziom cen, niepewność dostępu do materiałów budowlanych - rozwój przemysłu, suburbanizacja, ingerencja w przyrodę poprzez niekontrolowaną zabudowę

<p>emisji gazów cieplarnianych, podnoszenia poziomu adaptacyjności oraz wzrostu odporności na negatywne skutki zmian klimatu, wzmocnienia ochrony i zachowania przyrody, różnorodności biologicznej oraz zielonej infrastruktury</p>	
<p>SZANSE Transport</p>	<p>ZAGROŻENIA Transport</p>
<ul style="list-style-type: none"> – rosnące zainteresowanie mieszkańców korzystaniem z alternatywnych środków transportu, w tym elektromobilności oraz współdzielonych środków transportu – możliwość pozyskania środków zewnętrznych na poprawę zrównoważonej zbiorowej i indywidualnej mobilności miejskiej – wskazanie w PZPWP 2030 linii kolejowej 212 jako szczególnie ważnej dla dostępności wewnętrznej województwa – uruchomione procedury mającej na celu uzyskanie decyzji niezbędnych do uruchomienia połączeń na linii 212 – koncepcja struktury przestrzennej rowerowych, turystycznych tras krajowych i regionalnych oraz systemu transportu rowerowego Miejskich Ośrodków Funkcjonalnych w województwie pomorskim, obejmująca MOF Bytowa 	<ul style="list-style-type: none"> – brak infrastruktury należącej do sieci transportowej TEN-T oraz innych kluczowych z poziomu europejskiego sieci transportowych – obszar MOF Bytowa w wąskim zakresie jest uwzględniony w krajowych i unijnych programach strategicznych w zakresie transportu (w tym w zakresie rewitalizacji linii kolejowej 212) – suburbanizacja – wzrost cen towarów i usług wpływających na realizację inwestycji oraz koszty utrzymania infrastruktury transportowej – brak regulacji krajowych w zakresie elektromobilności

Źródło: opracowanie własne

3. ZIDENTYFIKOWANE PROBLEMY I WYZWANIA ROZWOJOWE

Warunkiem zrównoważonego rozwoju przestrzenno-funkcjonalnego jest wzajemne powiązanie relacji człowiek-gospodarka-środowisko. Dla MOF Bytowa relacja ta jest zachwiana w niektórych aspektach, co generuje konkretne problemy i potrzeby. Na podstawie analizy stanu istniejącego uzyskano diagnozę, która wskazuje określone potencjały rozwojowe obszaru.

Głównymi kwestiami problemowymi są:

- niedostateczny poziom oszczędności ciepła w obiektach użyteczności publicznej, wykorzystywanie w wysokim stopniu węgla do produkcji ciepła;
- występujące ekstremalne zjawiska meteorologiczne i hydrologiczne, spadek poziomu naturalnej retencji wodnej;
- postępująca degradacja środowiska;
- wykluczenie komunikacyjne;
- słabo rozwinięta sieć dróg rowerowych o znaczeniu transportowym, brak zapewnienia spójnych połączeń między celami podróży;
- niewystarczający dostęp do usług medycznych z zakresu POZ, AOS, rehabilitacji;
- brak odpowiednich warunków do budowania wspólnej przestrzeni i więzi imigrantów ze społecznością lokalną;
- postępujący proces suburbanizacji oddziałujący na jakość życia ludności oraz formę przestrzeni i gospodarkę MOF Bytowa;
- nierównomierny dostęp do edukacji oraz opieki żłobkowej i edukacji przedszkolnej;
- niewystarczający stopień skanalizowania i zwodociągowania w niektórych gminach;
- niedostosowanie obiektów publicznych do potrzeb osób z niepełnosprawnościami.

Największe wyzwania upatruje się w obszarach:

1. Społeczno-gospodarczy:
 - Poprawa dostępności i jakości usług społecznych i zdrowotnych dla mieszkańców, w tym osób zagrożonych ubóstwem, wykluczeniem społecznym oraz imigrantów.
 - Zwiększenie dostępu do wysokiej jakości opieki żłobkowej i edukacji, w szczególności przedszkolnej.
2. Środowiskowy i przestrzenno-funkcjonalny:
 - Poprawa bezpieczeństwa energetycznego, przy jednoczesnym dążeniu do neutralności klimatycznej, zważającej na zachowanie walorów krajobrazowych.
 - Poprawa bezpieczeństwa środowiskowego, w tym gotowości na zdarzenia ekstremalne, poprzez działania adaptacyjne do zmian klimatu.
 - Ukierunkowania inwestycji na transformację ekologiczną, czyste i wydajne wytwarzanie oraz wykorzystanie energii, poprawę efektywności energetycznej oraz rozwój OZE.
3. Transport:
 - Dążenie do ograniczania zjawiska wykluczenia transportowego, rozwój zrównoważonej mobilności mieszkańców oraz zmniejszenie negatywnego wpływu transportu na środowisko i klimat.

4. WIZJA ORAZ CELE STRATEGICZNE

Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych jest dokumentem stanowiącym wsparcie dla rozwoju 4 samorządów skupionych w Miejskim Obszarze Funkcjonalnym Bytowa. Plany strategiczne i operacyjne zawarte w opracowaniu są ukierunkowane na wzrost integracji MOF Bytowa w następujących wymiarach: społeczno-gospodarczym, środowiskowym i przestrzenno-funkcjonalnym oraz transportu. Ponadto dokument określa narzędzia do realizacji zamierzeń rozwojowych, m.in. zintegrowane podejście. Zwiększenie integracji obszaru MOF Bytowa przełoży się przede wszystkim na wzmocnienie istniejących oraz tworzenie nowych powiązań, a także niwelowaniu nierówności.

Główne założenia Strategii opierają się na wskazaniach zawartych w Strategii Rozwoju Województwa Pomorskiego 2030 roku jako nadrzędnym dokumencie wyznaczającym kierunki rozwoju regionu.

Założenia rozwojowe Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Bytowa wynikają z horyzontalnych celów znajdujących się w dokumentach wyższego rzędu, ale również uzupełniają je o konkretne przedsięwzięcia, inwestycje, które mają zostać zrealizowane. Kierunki działań wynikają przede wszystkim z diagnozy opartej o wyniki kompleksowych analiz danych pochodzących z wewnętrznych statystyk samorządowych, źródeł ogólnodostępnych. Ponadto istotnym źródłem kształtu wizji rozwoju MOF Bytowa są m.in. oczekiwania oraz opinie sformułowane w ramach konsultacji z koordynatorami reprezentującymi poszczególne samorzady oraz powołanym ciałem doradczym – partnerami reprezentującymi obszar społeczno-gospodarczy. Działania ujęte w Strategii umożliwiają zintegrowane podejście do całego obszaru.

W związku z powyższym określono następującą wizję realizowaną w ramach Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Bytowa:

MOF Bytowa jako zintegrowany i rozwinięty obszar, wrażliwy na relacje człowiek – gospodarka – środowisko.

Realizacja wizji jest możliwa poprzez poszczególne cele strategiczne. Zaproponowane cele strategiczne (CS) osadzone zostały w odrębnych obszarach strategicznych: społeczno-gospodarczym, środowiskowym i przestrzenno-funkcjonalnym oraz transportu. W ramach celów strategicznych scharakteryzowano także cele operacyjne, które służą wykonywaniu określonych działań i przedsięwzięć. Na wybór celów operacyjnych wpływ miały zdiagnozowane problemy i wyzwania rozwojowe, a także ich wykonywalność w określonej perspektywie czasowej tj. zgodnie z założeniami FEP 2021-2027.

4.1. Wizja w zakresie transportu i mobilności

Dostępność komunikacyjna do obszarów zewnętrznych

Samorządy oraz pozostali interesariusze obszaru transportu stale podejmują próby mające na celu poprawę dostępności transportowej. Do najważniejszych z nich należą

- zaangażowanie samorządowców w pracach nad innymi dokumentami strategicznymi, w tym udział w konstruowaniu stanowiska subregionu słupskiego do Strategii Rozwoju Województwa Pomorskiego 2030.
- działania międzysektorowe promujące inwestycje w krajową infrastrukturę transportową, najważniejszym z nich jest:
 - budowa drogi ekspresowej komunikującej środkowe wybrzeże, tj. Słupsk, Ustka, Lębork, Łeba, Bytów, Chojnice z Bydgoszczą oraz w konsekwencji z południem kraju,
 - podniesienie parametrów drogi krajowej nr 20 od Szczecinka (S11) do Kościerzyny i drogi wojewódzkiej nr 214 z Kościerzyny do Zblewa w celu ułatwienia dojazdu do A1,
 - rewitalizacja linii kolejowej.
- jako alternatywę i jednocześnie najbardziej realne rozwiązanie do momentu budowy drogi ekspresowej łączącej MOF Bytowa z resztą kraju jest inicjatywa Kaszubskiego Związku Pracodawców popierana przez samorządy, polegająca na przejęciu przez GDDKiA dróg wojewódzkich 210 i 212, przystosowanie ich do standardu dróg krajowych i połączeniu z DK25, która prowadzi do Bydgoszczy.

Mając na uwadze, że decyzje dotyczące ww. kwestii są w dużej mierze zależne od władz centralnych, istotne będzie podejmowanie działań i wszelkich aktywności popieranych przez różnych interesariuszy obszaru transportu (przedsiębiorcy, samorządy, mieszkańcy) w celu wpływania na podejmowanie decyzji na wyższych szczeblach władzy w zakresie realizacji kluczowych inwestycji.

Wewnątrz dostępność komunikacyjna

Dynamika liczby ludności wskazuje na migrację z miasta na tereny wiejskie. Zatem tereny około miejskie będą wymagały lepszego skomunikowania ze strefą miejską, tak by zminimalizować negatywny wpływ przemieszczania się do miasta Bytowa, w którym zlokalizowane są główne generatory ruchu. Mając na uwadze diagnozę, wyznaczone cele Strategii ZIT istotną rolę może tu odegrać upowszechnianie form aktywności mobilnej, w tym rozwój sieci tras rowerowych o charakterze transportowym, które skomunikują MOF Bytowa w tym zakresie. Położenie ciężaru na kompleksowe rozwiązania daje wymierne efekty. Zatem wydaje, że racjonalnym rozwiązaniem, mając na uwadze stosunek wielkości nakładów (zarówno na etapie inwestycyjnym jaki i eksploatacyjnym) do osiągniętych efektów (zmniejszenie wykorzystywania samochodowego transportu indywidualnego), jest stworzenie sieci tras rowerowych umożliwiających bezpieczne przemieszczanie się pomiędzy poszczególnymi gminami oraz w ich obrębie. Kolejnym elementem minimalizującym negatywny wpływ przemieszczania się ludności jest zwiększenie roli publicznych środków transportu jako alternatywy dla transportu indywidualnego, w tym rozszerzenie oferty transportu miejskiego na przyległe bezpośrednio obszary wiejskie.

Działania na poziomie lokalnym mające realną moc sprawczą powinny koncentrować się na zadaniach w zakresie dostępności wewnętrznej MOF Bytowa tj.

1. Zintegrowanych transportowych tras rowerowych, wraz z infrastrukturą towarzyszącą, łączące wszystkie gminy MOF Bytowa,
2. Efektywnego i atrakcyjnego transportu zbiorowego, rozwijanego na bazie partnerskich relacji gmin, powiatu i przewoźników prywatnych,
3. Edukacji społeczności MOF Bytowa, dotyczącej wyboru proekologicznych środków transportu, aktywnej mobilności.

Powyższe działania spowodują, że MOF Bytowa będzie miejscem o coraz lepszej dostępności komunikacyjnej, która wpływa pozytywnie na każdą sferę życia mieszkańców, turystów, podmiotów gospodarczych oraz innych instytucji. Zmniejszeniu ulegnie czas dojazdu do szkoły i pracy, ale przede wszystkim czas podróży do ośrodków wojewódzkich i krajowych. Podróżujący coraz łatwiej i chętniej będą mogli wymieniać samochód na alternatywny środek transportu indywidualnego lub publicznego ze szczególnym wykorzystaniem istniejących węzłów transportowych. Podniesieniu ulegnie jakość i dostępność publicznego transportu kołowego i kolejowego.

W związku z powyższym określono następującą wizję transportu i mobilności dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Bytowa:

Dostępny, bezpieczny i zrównoważony system transportowy MOF Bytowa odpowiadający na potrzeby transportowe mieszkańców, turystów, przedsiębiorstw gwarantujący rozwój gospodarczy, dbający o bezpieczeństwo klimatyczne, a w konsekwencji zapewniający wysoką jakość życia mieszkańców

Zabiegi służące poprawie transportu i mobilności obszaru MOF Bytowa:

- Upowszechnianie różnych form aktywności mobilnej, w tym rozwój sieci tras rowerowych o charakterze transportowym w MOF Bytowa, tj. inwestycje oraz działania
 - kompleksowe, co oznacza, że zakres inwestycji powinien zawsze obejmować wszystkie elementy infrastrukturalne związane z inwestycją podstawową (np. samoobsługowe stacje naprawcze pojazdów rowerowych, miejsca odpoczynku dla rowerzystów, stacje ładowania rowerów elektrycznych itp.);
 - zgodne z podstawową siecią tras rowerowych o charakterze i funkcjach transportowych w miejskich obszarach funkcjonalnych określonych na mapach obowiązującego Regionalnego Planu Transportowego;
 - zgodne z wytycznymi organizacji bezpiecznego ruchu rowerowego Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego;
 - zgodne z Wytycznymi projektowania infrastruktury dla rowerów opracowanej przez Ministerstwo Infrastruktury;
 - uwzględnianie potrzeb transportu rowerowego w projektowaniu i realizacji inwestycji w ciągu dróg powiatowych i gminnych;
- Uatrakcyjnienie oferty publicznego transportu zbiorowego na obszarze MOF Bytowa (zwiększenie liczby połączeń pomiędzy gminami wchodzącymi w skład MOF Bytowa, wprowadzenie ulg dla mieszkańców (współfinansowanie organizacji przewozów komunikacją publiczną), rozszerzenie połączeń sieci miejskiej na tereny wiejskie bezpośrednio przylegające do terenu miejskiego stanowiące główny kierunek

suburbanizacji), system biletowo-taryfowy promujący regularnych użytkowników i rozkłady jazdy,

- Wymiana taboru transportu miejskiego i zbiorowego – wprowadzanie pojazdów o wyższym standardzie EURO i wycofywanie pojazdów o niższym standardzie EURO,
- Stopniowe wprowadzenie ograniczeń dostępności do centrum miasta dla indywidualnego transportu samochodowego,
- Wdrażanie rozwiązań w zakresie współdzielonych środków transportu, w tym alternatywnych form transportu (np. rowery, skutery, hulajnogi na minuty),
- Współfinansowanie organizacji regionalnych przewozów kolejowych (w momencie ich uruchomienia na obszarze MOF Bytowa),
- Częściowa integracja systemu transportu publicznego zbiorowego, obejmująca: wybrane podsystemy transportu zbiorowego, system biletowo-taryfowy promujący regularnych użytkowników i rozkłady jazdy,
- W przypadku uruchomienia połączeń kolejowych należy ponownie przeanalizować ofertę transportu zbiorowego w zakresie oferty dowozowej do węzła integracyjnego.

Pozostałe zabiegi organizacyjne, zarządcze, informacyjne i promocyjne wpływające na poprawę jakości transportu na obszarze MOF Bytowa.

- Usprawnienie form organizacyjnych i procedur zarządzania transportem:
 - utworzenie lokalnego zarządu/ciała koordynującego transportu będącego organizatorem przewozów, współpracującego z zarządem regionalnym.
- Podniesienie i ujednoczenie standardów taboru do przewozów pasażerskich:
 - udział w opracowaniu i wdrażaniu standardów dotyczących taboru do organizacji przewozów autobusowych i kolejowych z uwzględnieniem potrzeb wszystkich użytkowników, tj. dokumentu opracowanego na poziomie regionalnym.
- Promocja zrównoważonej mobilności i bezpiecznych zachowań w ruchu drogowym:
 - promocja bezpiecznych zachowań w ruchu drogowym w ramach dostępnych programów,
 - upowszechnianie rozwiązań w zakresie współdzielonych środków transportu, w tym wypożyczanych środków transportu osobistego (rowery, skutery, hulajnogi na minuty),
 - promocja mobilności aktywnej (pieszej, rowerowej, UTO),
 - utworzenie stanowiska powiatowego oficera pieszego i rowerowego, odpowiadającego za koordynację działań w zakresie polityki pieszej i rowerowej oraz inwestycji pieszych i rowerowych.
- Wdrażanie Stref Czystego Transportu:
 - Wprowadzenie ograniczeń ruchu samochodowego:
 - w strefach śródmiejskich – całorocznie,
 - miejscowościach o charakterze rekreacyjnym – sezonowo.
- Popularyzacja pojazdów niskoemisyjnych i bezemisyjnych oraz paliw alternatywnych w transporcie:
 - Rozwój stacji tankowania wodoru, LNG/LPG i publicznych punktów ładowania pojazdów elektrycznych,
 - Akcje upowszechniające używanie pojazdów bezemisyjnych we flocie pojazdów firmowych i publicznych.
- Prowadzenie analiz lokalnych potrzeb przewozowych co najmniej raz na 5 lat.

Tabela 17 Struktura celów Strategii

OBSZAR STRATEGICZNY: Społeczno-gospodarczy	OBSZAR STRATEGICZNY: Środowiskowy i przestrzenno-funkcjonalny	OBSZAR STRATEGICZNY: Transport
<p>CEL STRATEGICZNY 1 (CS1) Wsparcie rozwoju społeczno-gospodarczego</p>	<p>CEL STRATEGICZNY 2 (CS2) Poprawa stanu i ochrona środowiska naturalnego</p>	<p>CEL STRATEGICZNY 3 (CS3) Rozwój zrównoważonej mobilności miejskiej</p>
<p>CELE OPERACYJNE:</p> <ul style="list-style-type: none"> 1.1 Zapewnienie dostępu do usług społecznych i medycznych, zwłaszcza z zakresu POZ, AOS, rehabilitacji. 1.2 Wspieranie integracji społeczno-gospodarczej obywateli państw trzecich. 1.3 Sprawne działające e-usługi administracyjne i społeczne. 1.4 Infrastruktura użyteczności publicznej oraz przestrzeń dopasowana do potrzeb mieszkańców, w tym osób ze szczególnymi potrzebami. 1.5 Walory przyrodnicze podkreślone przez zrównoważoną i nowoczesną infrastrukturę rekreacyjno-turystyczną. 1.6 Zapewnienie efektywnej i wysokiej jakości opieki żłobkowej i przedszkolnej oraz edukacji, w tym przedszkolnej. 	<p>CELE OPERACYJNE:</p> <ul style="list-style-type: none"> 2.1 Oszczędność energetyczna. 2.2 Adaptacja MOF Bytowa do zmian klimatu. 2.3 Ograniczenie degradacji środowiska, wzmacnianie ochrony i zachowania przyrody. 2.4 Inwestycje służące mieszkańcom i rozwojowi gmin MOF Bytowa. 2.5 Racjonalna gospodarka odpadami. 	<p>CELE OPERACYJNE:</p> <ul style="list-style-type: none"> 3.1 Zrównoważona i spójna mobilność miejska zorientowana na środowisko. 3.2 Infrastruktura transportowa ograniczająca wykluczenie komunikacyjne.

Źródło: opracowanie własne

4.2. Priorytety oraz kierunki interwencji wraz z oczekiwanymi rezultatami

OBSZAR STRATEGICZNY: Społeczno-gospodarczy

CEL STRATEGICZNY 1 (CS1): Wsparcie rozwoju społeczno-gospodarczego

Priorytet 1 - MOF Bytowa zintegrowany pod względem usług społecznych

Tabela 18 Cele operacyjne oraz zakres interwencji dla CS1

Cele operacyjne	Zakres interwencji
<p>Zapewnienie dostępu do usług społecznych i medycznych, zwłaszcza z zakresu POZ, AOS, rehabilitacji.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ⇒ inwestycje ukierunkowane na rozwój opieki jednego dnia oraz ambulatoryjnej opieki specjalistycznej, w tym w ramach szpitali, w celu rozwoju opieki koordynowanej, stopniowego odwracania piramidy oraz poprawy dostępu do świadczeń, ⇒ wsparcie infrastruktury podstawowej opieki zdrowotnej, w tym wdrożenie standardu dostępności POZ dla osób ze szczególnymi potrzebami w obszarze architektonicznym, cyfrowym, komunikacyjnym i organizacyjnym, ⇒ tworzenie nowych i rozwijanie istniejących placówek wsparcia środowiskowej opieki zdrowotnej (przede wszystkim dla seniorów, dzieci i młodzieży, osób z niepełnosprawnościami, chorobami przewlekłymi, w tym z zaburzeniami psychicznymi oraz osób potrzebujących wsparcia w codziennym funkcjonowaniu), ⇒ wsparcie infrastruktury służącej rehabilitacji w trybie dziennym, środowiskowym /domowym oraz w formach łączonych dla dorosłych oraz dla dzieci i młodzieży, ⇒ wsparcie opieki długoterminowej (w tym opieki paliatywnej i hospicyjnej) w formie ambulatoryjnej, środowiskowej (domowej) oraz w formach łączonych, zgodnie z ideą deinstytucjonalizacji, ⇒ wsparcie infrastruktury leczenia psychiatrycznego (w tym ambulatoryjnego i środowiskowego wsparcia psychologicznego)

Cele operacyjne	Zakres interwencji
	obejmujące wszystkie poziomy opieki, zgodnie z założeniami nowego modelu ochrony zdrowia psychicznego.
Wspieranie integracji społeczno-gospodarczej obywateli państw trzecich.	⇒ przedsięwzięcia w zakresie kompleksowej integracji imigrantów wykorzystujące w pierwszej kolejności ogólnie dostępne instrumenty.
Sprawne działające e-usługi administracyjne i społeczne.	⇒ rozwój infrastruktury społeczeństwa informacyjnego.
Infrastruktura użyteczności publicznej oraz przestrzeń dopasowana do potrzeb mieszkańców, w tym osób ze szczególnymi potrzebami.	⇒ wsparcie infrastruktury użyteczności publicznej oraz przestrzeni dopasowanej do potrzeb mieszkańców, w tym osób ze szczególnymi potrzebami.
Walory przyrodnicze podkreślone przez zrównoważoną i nowoczesną infrastrukturę rekreacyjno-turystyczną.	⇒ wykorzystanie walorów przyrodniczych przez rozwój zrównoważonej i nowoczesnej infrastruktury rekreacyjno-turystycznej.
Zapewnienie efektywnej i wysokiej jakości opieki żłobkowej i przedszkolnej oraz edukacji, w tym przedszkolnej.	⇒ włączenia i aktywizacja społeczna, zawodowa, edukacyjna (w tym przedszkolna), kulturalna i zdrowotna, ⇒ przedsięwzięcia mające na celu podniesienia jakości oferty edukacyjnej wzmacniającej u dzieci w wieku przedszkolnym kompetencje kluczowe oraz wyrównującej ich szanse edukacyjne.

Źródło: opracowanie własne

Tabela 19 Wskaźniki kontekstowe dla CS1

Wskaźnik produktu	Wartość bazowa 2021	Wartość docelowa 2030	Źródło danych
Liczba przedsięwzięć /systemów ukierunkowanych na wsparcie imigrantów (sztuki)	0	min. 1	Raporty wewnętrzne Partnerów MOF Bytowa
Liczba osób z krajów trzecich objętych wsparciem (osoby)	0	min. 134	Raporty wewnętrzne Partnerów MOF Bytowa
Liczba przedsięwzięć ukierunkowanych na wsparcie edukacji i	0	min. 3	Raporty wewnętrzne Partnerów MOF Bytowa

Wskaźnik produktu	Wartość bazowa 2021	Wartość docelowa 2030	Źródło danych
opieki żłobkowej (sztuki)			

Źródło: opracowanie własne

OBSZAR STRATEGICZNY: Środowiskowy i przestrzenno-funkcjonalny

CEL STRATEGICZNY 2 (CS2): Poprawa stanu i ochrona środowiska naturalnego

Priorytet 2 – MOF Bytowa wrażliwy na czyste środowisko

Tabela 20 Cele operacyjne oraz zakres interwencji dla CS2

Cele operacyjne	Zakres interwencji
Oszczędność energetyczna.	⇒ realizacja kompleksowych przedsięwzięć termomodernizacyjnych, w tym dostosowanie budynków do wymogów dla budynków zero-i plus energetycznych.
Adaptacja MOF Bytowa do zmian klimatu.	⇒ Zagospodarowanie wód opadowych i roztopowych wraz z rozwojem błękitno-zielonej infrastruktury oraz rozwiązań opartych na naturze, ⇒ działania zabezpieczające przed powodzią i suszą, zwłaszcza wspierające naturalną i małą retencję wodną, ⇒ doskonalenie systemów monitorowania, wczesnego ostrzegania i prognozowania wystąpienia zagrożeń naturalnych, a także szybkiego reagowania i alarmowania oraz wzmocnienie służb ratowniczych, ⇒ przedsięwzięcia edukacyjne dotyczące zmian klimatu i ochrony zasobów wodnych.
Ograniczenie degradacji środowiska, wzmocnienie ochrony i zachowania przyrody.	⇒ działania ukierunkowane na poprawę stanu cennych gatunków i ich siedlisk oraz ochronę ekosystemów, ⇒ działania ukierunkowane na ochronę wód i ekosystemów od wód zależnych, w szczególności jezior, ⇒ działania ukierunkowane na ochronę i przywracanie walorów przyrodniczo-krajobrazowych, w szczególności na obszarach objętych formami ochrony przyrody oraz terenach zurbanizowanych,

Cele operacyjne	Zakres interwencji
	⇒ ochrona wód poprzez realizację przedsięwzięć ukierunkowanych na: <ul style="list-style-type: none"> • budowę, rozbudowę i modernizację sieci wodno-kanalizacyjne, • lepsze oczyszczanie ścieków.
Inwestycje służące mieszkańcom i rozwojowi gmin MOF Bytowa.	⇒ działania ukierunkowane na inwestycje służące mieszkańcom i rozwojowi gmin MOF Bytowa.
Racjonalna gospodarka odpadami.	⇒ rozwój PSZOK.

Źródło: opracowanie własne

Tabela 21 Wskaźniki kontekstowe dla CS2

Wskaźnik	Wartość bazowa 2021	Wartość docelowa 2030	Źródło danych
Liczba budynków użyteczności publicznej i komunalnych poddanych termomodernizacji (sztuki)	0	min. 5	Raporty wewnętrzne Partnerów MOF Bytowa
Powierzchnia budynków użyteczności publicznej o udoskonalonej charakterystyce energetycznej (m ²)	0	min. 5728,67	Raporty wewnętrzne Partnerów MOF Bytowa
Średnia powierzchnia nowopowstałej błękitno-zielonej infrastruktury MOF (ha)	0	min. 215,5	Raporty wewnętrzne Partnerów MOF Bytowa
Pojemność nowopowstałych obiektów małej retencji (m ³)	0	min. 4900	Raporty wewnętrzne Partnerów MOF Bytowa
Liczba inwestycji służących mieszkańcom i rozwojowi mieszkańców i gmin MOF Bytowa (sztuki)	0	min. 8	Raporty wewnętrzne Partnerów MOF Bytowa

Źródło: opracowanie własne

OBSZAR STRATEGICZNY: Transport

CEL STRATEGICZNY 3 (CS3): Rozwój zrównoważonej mobilności miejskiej

Priorytet 3 – MOF Bytowa rozwijający zrównoważoną mobilność

Tabela 22 Cele operacyjne oraz zakres interwencji dla CS3

Cele operacyjne	Zakres interwencji
Zrównoważona i spójna mobilność miejska zorientowana na środowisko.	<ul style="list-style-type: none"> ⇒ rozwój infrastruktury dla transportu niezmotoryzowanego obejmujący inwestycję w drogi rowerowe, ciągi piesze i pieszo-rowerowe, rozwój systemów bike-sharingowych, ⇒ rozwój linii autobusowych, ⇒ zakup zero i niskoemisyjnego taboru publicznego transportu zbiorowego, ⇒ rozwój infrastruktury ładowania i tankowania pojazdów, ⇒ działania edukacyjne dotyczące racjonalnych zachowań transportowych ⇒ działania poprawiające bezpieczeństwo transportowe.
Infrastruktura transportowa ograniczająca wykluczenie komunikacyjne.	<ul style="list-style-type: none"> ⇒ rozwój infrastruktury kolejowej, ⇒ rozwój infrastruktury drogowej.

Źródło: opracowanie własne

Tabela 23 Wskaźniki kontekstowe dla CS3

Wskaźnik	Wartość bazowa 2021	Wartość docelowa 2030	Źródło danych
Długość wybudowanych dróg rowerowych (km)	0	min. 30,15	Raporty wewnętrzne Partnerów MOF Bytowa
Długość sieci linii komunikacji miejskiej (km)	47,90	90,20	Urząd Miejski w Bytowie

Źródło: opracowanie własne

4.3. Przedsięwzięcia rozwojowe – planowane do współfinansowania w ramach FEP 2021-2027

Biorąc pod uwagę potrzebę rozwoju MOF Bytowa skupionego wokół stanowiącego jego rdzeń miasta Bytowa, a także potrzebę integracji działań mających na celu zapewnienie MOF Bytowa konkurencyjności, dynamicznego rozwoju i zacieśniania współpracy samorządowej – w ramach przedsięwzięć rozwojowych realizację projektów strategicznych zaplanowano do współfinansowania z FEP 2021-2027.

Łączna pula środków przewidziana na realizację w ramach instrumentu ZIT dla MOF Bytowa - przedsięwzięć rozwojowych planowanych do współfinansowania w ramach FEP 2021-2027 wynosi 9 704 981,00 EUR, z czego 9 345 817,00 EUR będzie pochodzić z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (EFRR), natomiast 359 164 EUR z Europejskiego Funduszu Społecznego Plus (EFS+). Podział przedsięwzięć planowanych do współfinansowania w ramach FEP 2021-2027 przedstawiony został w poniższych tabelach.

Tabela 24 Lista projektów przewidzianych do realizacji w ramach mechanizmu ZIT finansowanych z FEP 2021-2027 w zakresie CS1: Wsparcie rozwoju społeczno-gospodarczego MOF Bytowa

LISTA PROJEKTÓW DO FEP 2021-2027	
OBSZAR: Społeczno-gospodarczy	
CEL STRATEGICZNY (CS1): Wsparcie rozwoju społeczno- gospodarczego	
Tytuł przedsięwzięcia	Stworzenie warunków do rozszerzenia działalności istniejących oraz tworzenia nowych poradni ambulatoryjnej opieki specjalistycznej, podstawowej opieki zdrowotnej, a także rehabilitacji dorosłych oraz dla dzieci i młodzieży, poprzez modernizację i adaptację budynku dawnego laboratorium i przychodni.
Lider oraz Partnerzy	<ul style="list-style-type: none"> • Lider: Szpital Powiatu Bytowskiego, • Partnerzy: włączeni zgodnie z obowiązującymi zasadami realizacji programów w zakresie polityki spójności
Lokalizacja / obszar realizacji przedsięwzięcia	Gmina Bytów
Efekty przedsięwzięcia (wskaźniki pochodzące z FEP 2021-2027, wraz z określeniem wartości docelowych)	<p><u>Wskaźniki produktu:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Pojemność nowych lub zmodernizowanych placówek opieki zdrowotnej (osoby/rok): 75 000 - Liczba wspartych podmiotów wykonujących działalność leczniczą (sztuki): 1 - Ludność objęta projektami w ramach strategii zintegrowanego rozwoju terytorialnego (osoby): 32 000 <p><u>Wskaźnik rezultatu:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Roczna liczba użytkowników nowych lub zmodernizowanych placówek opieki zdrowotnej (użytkownicy/rok): 50 000
Zakres przedmiotowy przedsięwzięcia	<p>Zakres przedsięwzięcia obejmie prace budowlane oraz doposażenie w celu wsparcia infrastruktury i rozszerzenia działalności POZ i AOS oraz rehabilitacji ambulatoryjnej, w tym:</p> <ul style="list-style-type: none"> - przebudowa ścian wewnętrznych, - zagospodarowanie terenu wokół budynku,

	<ul style="list-style-type: none"> - dostosowanie budynku do obowiązujących przepisów przeciwpożarowych, - dostosowanie budynku do potrzeb osób z niepełnosprawnościami, likwidacja barier architektonicznych, - budowa drugiego zewnętrznego szybu windowego wraz dźwigiem osobowym, - zakup wyposażenia na potrzeby POZ, AOS oraz rehabilitacji. <p>W wyniku realizacji przedsięwzięcia w obiekcie znajdą się poradnie:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ginekologiczno-położnicza z położną środowiskową, - kardiologiczna, - diabetologiczna, - pediatryczna, - chorób wewnętrznych, - anestezyjologiczna, - laryngologiczna, - POZ - w ramach której działa też opieka środowiskowa, - rehabilitacja ambulatoryjna - w której zakres wchodzić będzie rehabilitacja środowiskowo-domowa, - psychologiczna dla dzieci i młodzieży z opieką środowiskową.
Szacunkowa wartość przedsięwzięcia ogółem (EUR)	1 063 842,92 EUR
Szacunkowa wartość dofinansowania przedsięwzięcia (EUR)	735 176,00 EUR 85%
Źródło finansowania (w przypadku FEP 2021-2027 – właściwy Priorytet i cel szczegółowy)	Fundusze Europejskie dla Pomorza 2021-2027 Priorytet 6. Fundusze europejskie dla silnego społeczeństwa Pomorza (EFRR) Cel szczegółowy (v): Zapewnianie równego dostępu do opieki zdrowotnej i wspieranie odporności systemów opieki zdrowotnej, w tym podstawowej opieki zdrowotnej, oraz wspieranie przechodzenia od opieki instytucjonalnej do opieki rodzinnej i środowiskowej.

Źródło: opracowanie własne

Tabela 25 Lista projektów przewidzianych do realizacji w ramach mechanizmu ZIT finansowanych z FEP 2021-2027 w zakresie CS1: Wsparcie rozwoju społeczno-gospodarczego MOF Bytowa

LISTA PROJEKTÓW DO FEP 2021-2027	
OBSZAR: Społeczno-gospodarczy	
CEL STRATEGICZNY (CS1): Wsparcie rozwoju społeczno- gospodarczego	
Tytuł przedsięwzięcia	Integracja społeczno-gospodarcza i wsparcie imigrantów
Lider oraz Partnerzy	<ul style="list-style-type: none"> • Lider: Gmina Bytów, • Partnerzy: Gmina Borzytuchom, Gmina Studzienice, Powiat Bytowski • NGO, organizacje pracodawców itd., włączeni zgodnie z obowiązującymi zasadami realizacji programów w zakresie polityki spójności
Lokalizacja / obszar realizacji przedsięwzięcia	Gmina Borzytuchom, Gmina Bytów, Gmina Studzienice, Powiat Bytowski
Efekty przedsięwzięcia (wskaźniki pochodzące z FEP 2021-2027, wraz z określeniem wartości docelowych)	<p><u>Wskaźnik produktu:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Liczba osób z krajów trzecich objętych wsparciem w programie (osoby): 134 <p><u>Wskaźnik rezultatu:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Liczba osób, których sytuacja społeczna uległa poprawie po opuszczeniu programu (osoby): 122
Zakres przedmiotowy przedsięwzięcia	<p>Celem wspierania integracji społecznej imigrantów jest zapobieganie wykluczeniu społecznemu i dążenie do aktywności zawodowej, edukacyjnej, kulturalnej oraz społecznej w wymiarze lokalnym.</p> <p>Zadania realizowane przez JST w partnerstwie z NGO:</p> <ul style="list-style-type: none"> - kursy języka polskiego dla dorosłych cudzoziemców, - doradztwo zawodowe w celu rozwinięcia lub nabycia nowych kompetencji i kwalifikacji, - wsparcie psychologiczne, doradztwo prawne i pobytowe, - identyfikacja i animacja liderów społeczności imigranckiej, jako narzędzie aktywizacji społecznej cudzoziemców, - organizacja czasu wolnego i integracja ze środowiskiem lokalnym (np. świetlice dla dzieci, uczestnictwo w świetlicach socjoterapeutycznych, organizacja dni kultury), - działania w obszarze kultury służące integracji cudzoziemców, - pomoc w dostosowaniu kwalifikacji cudzoziemców.
Szacunkowa wartość przedsięwzięcia ogółem (EUR)	422 546,00 EUR
Szacunkowa wartość dofinansowania przedsięwzięcia (EUR)	359 164,00 EUR
Źródło finansowania (w przypadku FEP 2021-2027 – właściwy Priorytet i cel szczegółowy)	<p>Fundusze Europejskie dla Pomorza 2021-2027 Priorytet 5: Fundusze europejskie dla silnego społecznie Pomorza (EFS+) Cel szczegółowy (i): Wspieranie integracji społeczno-gospodarczej obywateli państw trzecich, w tym migrantów.</p>

Źródło: opracowanie własne

Tabela 26 Lista projektów przewidzianych do realizacji w ramach mechanizmu ZIT finansowanych z FEP 2021-2027 w zakresie CS2: Poprawa stanu i ochrona środowiska naturalnego

LISTA PROJEKTÓW DO FEP 2021-2027	
OBSZAR: Środowiskowy i przestrzenno-funkcjonalny	
CEL STRATEGICZNY (CS2): Poprawa stanu i ochrona środowiska naturalnego	
Tytuł przedsięwzięcia	Kompleksowa termomodernizacja budynków użyteczności publicznej na terenie MOF Bytowa
Lider oraz Partnerzy	<ul style="list-style-type: none"> • Lider: Gmina Bytów • Gmina Borzytuchom, Gmina Studzienice, Powiat Bytowski, • Partnerzy: Szpital Powiatu Bytowskiego Przedsięwzięcie będzie realizowane poprzez indywidualne projekty poszczególnych JST
Lokalizacja / obszar realizacji przedsięwzięcia	Gmina Borzytuchom, Gmina Bytów, Gmina Studzienice, Powiat Bytowski
Efekty przedsięwzięcia (wskaźniki pochodzące z FEP 2021-2027, wraz z określeniem wartości docelowych)	<p><u>Wskaźniki produktu:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Liczba zmodernizowanych energetycznie budynków (sztuki): 5 - Liczba zmodernizowanych indywidualnych źródeł ciepła (sztuki): 1 - Budynki publiczne o udoskonalonej charakterystyce energetycznej (m²): 5806,67 - Ludność objęta projektami w ramach strategii zintegrowanego rozwoju terytorialnego (osoby): 32 000 <p><u>Wskaźniki rezultatu:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Ilość zaoszczędzonej energii elektrycznej i ciepłej (MWh/rok): 1172,25 - Ilość zaoszczędzonej energii elektrycznej (MWh/rok): 18,05 - Ilość zaoszczędzonej energii ciepłej (MWh/rok): 1154,2 - Roczne zużycie energii pierwotnej (w tym: w lokalach mieszkalnych, budynkach publicznych, przedsiębiorstwach, innych (MWh/rok): <ul style="list-style-type: none"> ○ wartość bazowa: 2664,75 ○ wartość docelowa: 1050,00 - Szacowana emisja gazów cieplarnianych (tony równoważnika CO₂/rok): <ul style="list-style-type: none"> ○ wartość bazowa: 752,69 ○ wartość docelowa: 280,91
Zakres przedmiotowy przedsięwzięcia	<p>Zakres przedmiotowy:</p> <p>1. Kompleksowa termomodernizacja budynku wsparcia usług społecznych w Gminie Bytów zgodnie z warunkami wsparcia określonymi w programie Fundusze Europejskie dla Pomorza 2021-2027 i Szczegółowym Opisie Priorytetów Programu Fundusze Europejskie dla Pomorza 2021-2027.</p> <p>2. Kompleksowa termomodernizacja budynków użyteczności publicznej (<u>Wiejskiego Domu Kultury w Studzienicach oraz Remizy Strażackiej (Strażnica)</u> na terenie gminy Studzienice</p>

	zgodnie z warunkami wsparcia określonymi w programie Fundusze Europejskie dla Pomorza 2021-2027 i Szczegółowym Opisie Priorytetów Programu Fundusze Europejskie dla Pomorza 2021-2027.
	3. Kompleksowa Termomodernizacja budynku Urzędu gminy Borzytuchom wraz z budynkiem Gminnego Ośrodka Pomocy Społecznej zgodnie z warunkami wsparcia określonymi w programie Fundusze Europejskie dla Pomorza 2021-2027 i Szczegółowym Opisie Priorytetów Programu Fundusze Europejskie dla Pomorza 2021-2027.
Szacunkowa wartość przedsięwzięcia ogółem (EUR)	4 324 487,54 EUR
Szacunkowa wartość dofinansowania przedsięwzięcia (EUR)	2 988 467,00 EUR 85%
Źródło finansowania (w przypadku FEP 2021-2027 – właściwy Priorytet i cel szczegółowy)	Fundusze Europejskie dla Pomorza 2021-2027 Priorytet 2. Fundusze europejskie dla zielonego Pomorza Cel szczegółowy (i): Wspieranie efektywności energetycznej i redukcji emisji gazów cieplarnianych.

Źródło: opracowanie własne

Tabela 27 Lista projektów przewidzianych do realizacji w ramach mechanizmu ZIT finansowanych z FEP 2021-2027 w zakresie CS2: Poprawa stanu i ochrona środowiska naturalnego

LISTA PROJEKTÓW DO FEP 2021-2027	
OBSZAR: Środowiskowy i przestrzenno-funkcjonalny	
CEL STRATEGICZNY (CS2): Poprawa stanu i ochrona środowiska naturalnego	
Tytuł przedsięwzięcia	Ochrona naturalna jezior na terenie Gminy Studzienice poprzez rekultywację akwenu: Studzieniczno-Kłęczno-Ryńskie
Lider oraz Partnerzy:	Lider: Gmina Studzienice
Lokalizacja / obszar realizacji przedsięwzięcia	Gmina Studzienice, miejscowość Sominy, Studzienice, Kłęczno.
Efekty przedsięwzięcia (wskaźniki pochodzące z FEP 2021-2027, wraz z określeniem wartości docelowych)	<u>Wskaźniki produktu:</u> <ul style="list-style-type: none"> - Zielona infrastruktura objęta wsparciem do celów innych niż przystosowanie się do zmian klimatu (ha): 215,5 - Ludność objęta projektami w ramach strategii zintegrowanego rozwoju terytorialnego (osoby): 4000 <u>Wskaźniki rezultatu:</u> <ul style="list-style-type: none"> - Ludność mieszkająca w sąsiedztwie obszarów objętych działaniami ochronnymi i odtwarzającymi (osoby): 2000
Zakres przedmiotowy przedsięwzięcia	Uzyskanie efektu lepszej jakości wód i ekosystemów w akwenach wodnych tj. jeziorach na obszarze Gminy Studzienice. Oczekiwane efekty oczyszczania: <ul style="list-style-type: none"> - poprawa czystości wody – zwiększenie przejrzystości, - zmniejszenie ilości mułu (organicznego) na dnie jezior, - likwidacja odorów gnilnych w obrębie jezior,

	<p>- zwiększenie stężenia tlenu w warstwach przydennych jezior.</p> <p>Kompleks jezior Studzieniczno-Kłaczno-Ryńskie należy do jednych z największych zbiorników wodnych centralnej części województwa pomorskiego, wykorzystywanych intensywnie w celach rekreacyjnej a jednocześnie pełniących ważną rolę dla rozwoju różnorodności biologicznej środowiska wodnego regionu. Analiza czystości jezior dotycząca zarówno jakości ich wód jak i osadów dennych wskazuje na ich znaczne zanieczyszczenie i postępujący proces degradacji. Efektem tego zjawiska jest wzrost zamulenia i zarastania przez roślinność wodną, który prowadzi do zmniejszania się stężenia tlenu (w szczególny sposób w warstwie przydennej) i pogarszanie stanu sanitarnego tych zbiorników, które tracą stopniowo swoje funkcje rekreacyjne i środowiskowe. Dodatkowym efektem tych zjawisk jest sukcesywnie zwiększająca się warstwa mułu zalegającego na dnie jezior i postępujące procesy gnilne skutkujące pojawianiem się nieprzyjemnych odorów.</p> <p>Projekt obejmie zestaw odpowiednio dobranych działań prowadzących do poprawy stanu zbiorników, odbudowy potencjału ekologicznego oraz zmniejszenia lub likwidacji skutków wpływających na zanieczyszczenie środowiska wodnego.</p>
Szacunkowa wartość przedsięwzięcia ogółem (EUR)	166 050,00 EUR
Szacunkowa wartość dofinansowania przedsięwzięcia (EUR)	114 750,00 EUR 85%
Źródło finansowania (w przypadku FEP 2021-2027 – właściwy Priorytet i cel szczegółowy)	Fundusze Europejskie dla Pomorza 2021-2027 Priorytet 2. Fundusze europejskie dla zielonego Pomorza Cel szczegółowy (vii): Wzmacnianie ochrony i zachowania przyrody, różnorodności biologicznej oraz zielonej infrastruktury, w tym na obszarach miejskich oraz ograniczanie wszelkich rodzajów zanieczyszczenia.

Źródło: opracowanie własne

Tabela 28 Lista projektów przewidzianych do realizacji w ramach mechanizmu ZIT finansowanych z FEP 2021-2027 w zakresie CS3: Rozwój zrównoważonej mobilności miejskiej

LISTA PROJEKTÓW DO FEP 2021-2027	
OBSZAR: Transport	
CEL STRATEGICZNY (CS3): Rozwój zrównoważonej mobilności miejskiej	
Tytuł przedsięwzięcia	Realizacja głównych rowerowych sieci transportowych na terenie MOF Bytowa, zgodnych z Regionalnym Programem Strategicznym w zakresie mobilności i komunikacji
Lider oraz Partnerzy	<ul style="list-style-type: none"> Lider: Gmina Bytów Przedsięwzięcie będzie realizowane poprzez indywidualne projekty poszczególnych JST (gmin: Bytów, Borzytuchom, Studzienice oraz Powiat Bytowski)
Lokalizacja / obszar realizacji przedsięwzięcia	Gmina Bytów, Gmina Borzytuchom, Gmina Studzienice
Efekty przedsięwzięcia (wskaźniki pochodzące z FEP 2021-2027, wraz z określeniem wartości docelowych)	<u>Wskaźniki produktu:</u> <ul style="list-style-type: none"> Wspierana infrastruktura rowerowa (km): 31,47 Ludność objęta projektami w ramach strategii zintegrowanego rozwoju terytorialnego (osoby): 32 000 <u>Wskaźnik rezultatu:</u> <ul style="list-style-type: none"> Roczna liczba użytkowników infrastruktury rowerowej (użytkownicy/rok): 30 944
Zakres przedmiotowy przedsięwzięcia	Budowa tras rowerowych o charakterze transportowym na terenie samorządów wchodzących w skład MOF, zgodnych z Koncepcją podstawowej sieci tras rowerowych o charakterze transportowym w Miejskich Obszarach Funkcjonalnych (MOF) w województwie pomorskim stanowiącą załącznik nr 4 do Regionalnego Programu Strategicznego w zakresie mobilności i komunikacji stanowiącego również Regionalny Plan Transportowy dla Województwa Pomorskiego 2030: <ul style="list-style-type: none"> na terenie gm. Bytów: 20,33 km na terenie gm. Borzytuchom: 4,64 km na terenie gm. Studzienice: 6,5 km
Szacunkowa wartość przedsięwzięcia ogółem (EUR)	6 209 339,54 EUR
Szacunkowa wartość dofinansowania przedsięwzięcia (EUR)	4 291 007,00 EUR 85%
Źródło finansowania (w przypadku FEP 2021-2027 – właściwy Priorytet i cel szczegółowy)	Fundusze Europejskie dla Pomorza 2021-2027 Priorytet 2. Fundusze europejskie dla zielonego Pomorza Cel szczegółowy (viii): Wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej jako elementu transformacji w kierunku gospodarki zeroemisyjnej.

Źródło: opracowanie własne

W ramach obszaru środowisko-przestrzennego, w zakresie celu operacyjnego "Adaptacja MOF Bytowa do zmian klimatu", zostanie zorganizowany otwarty nabór projektów. Nabór ten zostanie ogłoszony na podstawie wypracowanych regulaminów naboru i kryteriów oceny, zgodnych z założeniami dokumentu "Fundusze Europejskie dla Pomorza na lata 2021-2027", tożsamych z kryteriami wyboru projektów przewidzianych do realizacji. Dodatkowo

kryteria oceny zostaną ponownie skonsultowane z zespołem opiniującym – doradczym przed ogłoszeniem naboru. Projekty wybrane przez MOF Bytowa zostaną zgłoszone do realizacji w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych.

Tabela 29 Fiszka ramowa projektu MOF Bytowa do realizacji w ramach mechanizmu ZIT finansowanego z FEP 2021-2027 w zakresie CS2: Poprawa stanu i ochrona środowiska naturalnego

Tytuł przedsięwzięcia	Tworzenie systemu zagospodarowania wód opadowych w miejscu ich powstawania poprzez budowę lokalnych zbiorników retencyjnych na terenie MOF Bytowa
Lider oraz Partnerzy	Wyłonieni w wyniku otwartego naboru
Lokalizacja / obszar realizacji przedsięwzięcia	Gmina Bytów, Gmina Borzytuchom, Gmina Studzienice
Efekty przedsięwzięcia (wskaźniki pochodzące z FEP 2021-2027, wraz z określeniem wartości docelowych)	<p><u>Wskaźniki produktu:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Pojemność obiektów małej retencji (m³): 4 900,00 - Ludność objęta projektami w ramach strategii zintegrowanego rozwoju terytorialnego (osoby): 32 000 - Liczba miast wspartych w zakresie adaptacji do zmian klimatu (sztuki): 1 <p><u>Wskaźniki rezultatu:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Ludność odnosząca korzyści ze środków ochrony przeciwpowodziowej (osoby): 1200 - Ludność odnosząca korzyści ze środków ochrony przed klęskami żywiołowymi związanymi z klimatem (oprócz powodzi lub niekontrolowanych pożarów) (osoby): 1200
Zakres przedmiotowy przedsięwzięcia	<p>Projekty będą dotyczyły zagospodarowania wód opadowych i roztopowych, zwłaszcza w miejscu ich wystąpienia oraz rozwój błękitno-zielonej infrastruktury, bazujące przede wszystkim na rozwiązaniach opartych na naturze. Przewiduje się budowę stawów retencyjnych umożliwiających gromadzenie wody do wykorzystania w okresach suszy, zapewniając siedliska dla roślin i zwierząt dziko żyjących na obszarach zurbanizowanych. Przedsięwzięcia powinny wpływać na poprawę bezpieczeństwa przeciwpowodziowego oraz zbierać wody opadowe w sposób ograniczający do minimum uciążliwość jaką stanowią dla środowiska nieoczyszczone ścieki deszczowe.</p> <p>Preferowane typy projektów:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. o wymiarze ponadgminnym (tj. oddziałuje na więcej niż jedną gminę z MOF) i charakterze partnerskim – angażujące szerokie grono interesariuszy, zarówno z sektora publicznego, jak i prywatnego, 2. przedsięwzięcia komplementarne z priorytetami i celami szczegółowymi projektu Funduszy Europejskich dla Pomorza na lata 2021-2027 dla obszarów ZIT <p>Kryteria dostępności:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Złożenie formularza w miejscu i terminie wskazanym w ogłoszeniu o naborze 2. Zgodność zgłaszanego przedsięwzięcia z priorytetami i celami strategicznymi właściwymi z zapisami Programu Fundusze Europejskie dla Pomorza na lata 2021-2027

	<ol style="list-style-type: none"> 3. Miejsce realizacji projektu – Teren MOF Bytów 4. Deklaracja o zapewnieniu wkładu własnego 5. Deklaracja o prawie do dysponowania nieruchomością/nieruchomościami na cele projektu 6. Uzupełniono wszystkie elementy w karcie 7. Wskazano źródło finansowania 8. Wnioskodawca jest uprawniony do zgłoszenia przedsięwzięcia
Szacunkowa wartość przedsięwzięcia ogółem (EUR)	1 529 149,02 EUR
Szacunkowa wartość dofinansowania przedsięwzięcia (EUR)	1 056 729,00 EUR 85%
Źródło finansowania (w przypadku FEP 2021-2027 – właściwy Priorytet i cel szczegółowy)	Fundusze Europejskie dla Pomorza 2021-2027 Priorytet 2. Fundusze europejskie dla zielonego Pomorza Cel szczegółowy (iv): Wspieranie przystosowania się do zmian klimatu i zapobiegania ryzyku związanemu z klęskami żywiołowymi i katastrofami, a także odporności, z uwzględnieniem podejścia ekosystemowego.

Źródło: opracowanie własne

4.4. Przedsięwzięcia rozwojowe – pozostałe przedsięwzięcia planowane na obszarze MOF Bytowa.

Na etapie opracowywania Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Bytowa zidentyfikowano także, prócz przedsięwzięć rozwojowych planowanych do współfinansowania w ramach FEP 2021-2027 - szereg przedsięwzięć dodatkowych, odpowiadających na zidentyfikowane problemy i wyzwania rozwojowe poszczególnych obszarów.

Przedsięwzięcia dodatkowe MOF Bytowa, podzielone zgodnie z celami strategicznymi przedstawione zostały w poniższych tabelach.

Tabela 30 Lista pozostałych przedsięwzięć w zakresie CS1: Wsparcie rozwoju społeczno-gospodarczego MOF Bytowa

POZOSTAŁE PRZEDSIĘWZIĘCIA PLANOWANE NA OBSZARZE MOF BYTOWA				
OBSZAR: Społeczno-gospodarczy				
CEL STRATEGICZNY (CS1): Wsparcie rozwoju społeczno-gospodarczego MOF Bytowa				
PRIORYTET 1: MOF Bytowa zintegrowany pod względem usług społecznych				
L.p.	Beneficjent	Tytuł przedsięwzięcia	Szacunkowy koszt całkowity [PLN]	Źródła finansowania
1	Gmina Bytów	Rozwój infrastruktury społeczeństwa informacyjnego w tym zwiększonego dostępu do sieci szerokopasmowego internetu	1 000 000,00 zł	FERC
2	Gmina Bytów	Budowa Bytowskiego Centrum Kultury	39 000 000,00 zł	środki rządowe, FEP 2021-2027, Program Szwajcarski, FENIKS
3	Gmina Bytów	Zmiana sposobu ekspozycji zabytkowych elementów Placu św. Katarzyny wraz z remontem wieży parafialnej	3 000 000,00 zł	środki rządowe, FEP 2021-2027
4	Gmina Bytów	Kontynuacja zagospodarowania terenów wokół jeziora Jeleń wg. opracowanej koncepcji w szczególności: utworzenie pola campingowego	700 000,00 zł	środki rządowe, FEP 2021-2027
5	Gmina Bytów	Modernizacja kompleksu sportowego przy ul. Mickiewicza	15 000 000,00 zł	środki rządowe
6	Gmina Bytów	Budowa centrum opiekuńczo-mieszkalnego	3 100 000,00 zł	środki rządowe, BGK
7	Gmina Bytów	Modernizacja Szkoły Podstawowej Nr 5	6 564 000,00 zł	środki rządowe

POZOSTAŁE PRZEDSIĘWZIĘCIA PLANOWANE NA OBSZARZE MOF BYTOWA**OBSZAR: Społeczno-gospodarczy****CEL STRATEGICZNY (CS1): Wsparcie rozwoju społeczno-gospodarczego MOF Bytowa****PRIORYTET 1: MOF Bytowa zintegrowany pod względem usług społecznych**

L.p.	Beneficjent	Tytuł przedsięwzięcia	Szacunkowy koszt całkowity [PLN]	Źródła finansowania
8	Gmina Bytów	Rozbudowa Szkoły Podstawowej w Pomysku Wielkim	5 000 000,00 zł	środki rządowe
9	Gmina Bytów	Poprawa infrastruktury sportowo-rekreacyjnej i komunikacyjnej przy obiektach szkolnych: SP 1 - miejsca postojowe oraz dojazd do szkoły	8 600 000,00 zł	MSiT
10	Gmina Bytów	Budowa nowego Przedszkola (po „Ceramice”)	6 000 000,00 zł	środki rządowe
11	Gmina Bytów	Adaptacja obiektu po Przedszkolu przy ul. Bauera na cele mieszkaniowe	2 655 000,00 zł	środki rządowe, BGK
12	Gmina Bytów	Adaptacja obiektu po PCPR dla potrzeb wielofunkcyjnego ośrodka skupiającego instytucje przeciwdziałające alkoholizmowi	1 000 000,00 zł	Środki rządowe,
13	Gmina Bytów	Rewitalizacja historycznej zabudowy w celu ochrony dziedzictwa materialnego, poprawy jakości życia mieszkańców oraz poprawy wizerunku zabudowy występującej w przestrzeni gminnej	6 000 000,00 zł	FEP 2021-2027, BGK
14	Gmina Bytów	Budowa nowego targowiska miejskiego	500 000,00 zł	PROW
15	Gmina Bytów	Działania zwiększające dostępność miejsc publicznych dla osób z niepełnosprawnościami i osób starszych, dostosowanie przejść dla pieszych na potrzeby osób z niepełnosprawnościami	300 000,00 zł	PFRON
16	Gmina Bytów	Zamek – działania inwestycyjne na rzecz spełnienia wymagań przystosowania do przepisów p-ppoż.	1 400 000,00 zł	PROW, środki rządowe
17	Gmina Bytów	Budowa świetlicy w Mądrzechowie	620 000,00 zł	PROW

POZOSTAŁE PRZEDSIĘWZIĘCIA PLANOWANE NA OBSZARZE MOF BYTOWA				
OBSZAR: Społeczno-gospodarczy				
CEL STRATEGICZNY (CS1): Wsparcie rozwoju społeczno-gospodarczego MOF Bytowa				
PRIORYTET 1: MOF Bytowa zintegrowany pod względem usług społecznych				
L.p.	Beneficjent	Tytuł przedsięwzięcia	Szacunkowy koszt całkowity [PLN]	Źródła finansowania
18	Gmina Bytów	Zagospodarowanie i wyeksponowanie stanowiska archeologicznego „Grodzisko” w Bytowie	600 000,00 zł	środki rządowe, FEP 2021-2027, PROW
19	Gmina Bytów	Zagospodarowanie miejsc rekreacji w Gostkowie, Grzmiącej, Udorpiu oraz Niezabyszewie	500 000,00 zł	PROW
20	Gmina Bytów	Rewitalizacja Placu Krofeya	3 000 000,00 zł	FEP 2021-2027
21	Gmina Bytów	Modernizacja ul. Slipyja	550 000,00 zł	Środki rządowe, FEP 2021-2027, PROW
22	Gmina Bytów	Renowacja obiektów wpisanych do rejestru zabytków.	1 000 000,00 zł	Środki rządowe
23	Gmina Bytów	Zagospodarowanie terenu za kamienicami przy ul. Drzymały łącznie z budową drogi wzdłuż rzeki Bytowa.	2 500 000,00 zł	Środki rządowe, FEP 2021-2027
24	Gmina Bytów	Boisko lekkoatletyczne przy SP 5	800 000,00 zł	Środki rządowe, MSIT
25	Powiat Bytowski	Nadbudowa budynku ZOL	4 500 000,00 zł	środki własne (KPO)
26	Powiat Bytowski	Remont oddziałów szpitalnych Szpitala Powiatu Bytowskiego	5 000 000,00 zł	środki własne (KPO)
27	Powiat Bytowski	Budowa garaży dla ambulansów wraz z miejscem do dezynfekcji	3 000 000,00 zł	środki własne (KPO)
28	Powiat Bytowski	Modernizacja infrastruktury zewnętrznej w celu przystosowania jej dla osób niepełnosprawnych	2 000 000,00 zł	środki własne (KPO)

POZOSTAŁE PRZEDSIĘWZIĘCIA PLANOWANE NA OBSZARZE MOF BYTOWA**OBSZAR: Społeczno-gospodarczy****CEL STRATEGICZNY (CS1): Wsparcie rozwoju społeczno-gospodarczego MOF Bytowa****PRIORYTET 1: MOF Bytowa zintegrowany pod względem usług społecznych**

L.p.	Beneficjent	Tytuł przedsięwzięcia	Szacunkowy koszt całkowity [PLN]	Źródła finansowania
29	Powiat Bytowski	Rozbudowa i modernizacja obiektu Zespołu Szkół Ponadpodstawowych w Łodzierzy dla potrzeb Specjalnego Ośrodka Szkolno-Wychowawczego wraz z dostosowaniem obiektu dla potrzeb osób niepełnosprawnych (koncentracja kształcenia w jednym obiekcie szkolnym)	8 000 000,00 zł	KPO, środki własne
30	Powiat Bytowski	Modernizacja wraz z rozbudową i doposażeniem budynku przychodni Szpitala Powiatu Bytowskiego na potrzeby AOS i rehabilitacji	5 000 000,00 zł	środki własne, inne źródła finansowania, FENIKS
31	Powiat Bytowski	Budowa pełnowymiarowej Sali gimnastycznej przy ZSO Bytów	10 000 000,00 zł	Polskie Inwestycje Strategiczne
32	Powiat Bytowski	Rozbudowa i modernizacja infrastruktury Domu Pomocy Społecznej w Parchowie	1 500 000,00 zł	Polskie Inwestycje Strategiczne
33	Powiat Bytowski/PUP	Mobilny doradca przedsiębiorcy	360 000,00 zł	Fundusz Pracy
34	Gmina Studzienice	Budowa i rozbudowa Urzędu Gminy w Studzienicach	5 692 500,00 zł	POLSKI ŁAD
35	Gmina Studzienice	Rozbudowa przystani kajakowej w Skwierawach	400 000,00 zł	FEP 2021-2027
36	Gmina Studzienice	Modernizacja Pomostu w miejscowości Kłęczno i Studzienice	160 000,00 zł	środki własne
37	Gmina Studzienice	Budowa pomostu w miejscowości Pólczo	161 400,00 zł	LEADER
38	Gmina Studzienice	Budowa placu zabaw w miejscowości Ugoszcz	60 000,00 zł	RLGD

POZOSTAŁE PRZEDSIĘWZIĘCIA PLANOWANE NA OBSZARZE MOF BYTOWA				
OBSZAR: Społeczno-gospodarczy				
CEL STRATEGICZNY (CS1): Wsparcie rozwoju społeczno-gospodarczego MOF Bytowa				
PRIORYTET 1: MOF Bytowa zintegrowany pod względem usług społecznych				
L.p.	Beneficjent	Tytuł przedsięwzięcia	Szacunkowy koszt całkowity [PLN]	Źródła finansowania
39	Gmina Studzienice	Rozbudowa i przebudowa Przystani Somińskiej w Sominach	2 000 000,00 zł	środki prywatne
40	Gmina Borzytuchom	Rozbudowa istniejącej szkoły poprzez budowę sali gimnastycznej wraz z infrastrukturą towarzyszącą w miejscowości Dąbrówka, gm. Borzytuchom	2 800 000,00 zł	Polski Ład
41	Gmina Borzytuchom	Rozbudowa szkoły w Borzytuchomiu	1 500 000,00 zł	Rządowy Fundusz Inwestycji Lokalnych
42	Gmina Borzytuchom	Wymiana źródeł ciepła w budynkach użyteczności publicznej na terenie Gminy Borzytuchom	1 000 000,00 zł	FEP 2021-2027 (rezerwy w ramach ZIT)
43	Gmina Borzytuchom	Budowa przedszkola z oddziałem żłobka w miejscowości Borzytuchom	5 000 000,00 zł	Funduszy Europejskich dla Rozwoju Społecznego (FERS), Subwencja/dotacja oświatowa, dotacja celowa z MEiN
44	Gmina Bytów Gmina Studzienice Gmina Borzytuchom	Podniesienie jakości edukacji przedszkolnej na terenie MOF Bytowa poprzez zapewnienie dzieciom wsparcia rozwijającego kompetencje kluczowe, budującego tożsamość regionalną, świadomość i ekspresję kulturalną oraz poprzez podniesienie kompetencji nauczycieli w zakresie kształtowania kompetencji u dzieci.	5 000 000,00 zł	FEP 2021-2027, Fundusz Europejski dla Rozwoju Społecznego (FERS), Subwencja/dotacja oświatowa, dotacja celowa z MEiN

Źródło: opracowanie własne

Tabela 31 Lista pozostałych przedsięwzięć w zakresie CS2: Poprawa stanu i ochrona środowiska naturalnego

POZOSTAŁE PRZEDSIĘWZIĘCIA PLANOWANE NA OBSZARZE MOF BYTOWA				
OBSZAR: Środowiskowy i przestrzenno-funkcjonalny				
CEL STRATEGICZNY (CS2): Poprawa stanu i ochrona środowiska naturalnego				
PRIORYTET 2 – MOF Bytowa wrażliwy na czyste środowisko				
L.p.	Beneficjent	Tytuł przedsięwzięcia	Szacunkowy koszt całkowity [PLN]	Źródła finansowania
1	Stowarzyszenie Nenufar/Wspólnoty Mieszkaniowe	Kompleksowa termomodernizacja wielorodzinnych budynków mieszkalnych niestanowiących własności Skarbu Państwa, będących w Ewidencji Zabytków Gminy Bytów	4 000 000,00 zł	FEP 2021-2027 (rezerwy w ramach alokacji ZIT)
2	Gmina Bytów	Poprawa efektywności energetycznej: kontynuacja gminnego programu wymiany źródeł ciepła	3 600 000,00 zł	FEP 2021-2027 (rezerwy w ramach alokacji ZIT), FENIKS WFOŚiGW
3	Gmina Bytów	Poprawa efektywności energetycznej: podejmowanie i wspieranie działań związanych z instalacją odnawialnych źródeł energii	1 500 000,00 zł	FEP 2021-2027 (rezerwy w ramach alokacji ZIT), FENIKS
4	Gmina Bytów	Poprawa efektywności energetycznej: modernizacja oświetlenia pod kątem energooszczędności	537 000,00 zł	FENIKS
5	Gmina Bytów	Remont wiaduktów nad Lobeliową trasą rowerową	1 100 000,00 zł	środki rządowe, PROW, Fundusze Europejskie dla Rybactwa
6	Gmina Bytów	Modernizacja oczyszczalni ścieków	12 190 000,00 zł	FENIKS, NFOŚiGW
7	Gmina Bytów	Budowa Gminnego Punktu Selektywnej Zbiórki Odpadów Komunalnych w Przyborzycach	3 500 000,00 zł	FENIKS, NFOŚiGW, Program Szwajcarski
8	Gmina Bytów	Usunięcie wyrobów zawierających azbest z terenu gminy Bytów	270 000,00 zł	WFOŚiGW
9	Gmina Bytów	Przygotowanie terenów pod nowe inwestycje zgodnie z m.p.z.p.: infrastruktura wodno-kanalizacyjna	853 000,00 zł	środki rządowe
10	Gmina Bytów	Przygotowanie terenów pod nowe inwestycje zgodnie z m.p.z.p.: pozostała infrastruktura	13 247 000,00 zł	środki rządowe

POZOSTAŁE PRZEDSIĘWZIĘCIA PLANOWANE NA OBSZARZE MOF BYTOWA				
OBSZAR: Środowiskowy i przestrzenno-funkcjonalny				
CEL STRATEGICZNY (CS2): Poprawa stanu i ochrona środowiska naturalnego				
PRIORYTET 2 – MOF Bytowa wrażliwy na czyste środowisko				
L.p.	Beneficjent	Tytuł przedsięwzięcia	Szacunkowy koszt całkowity [PLN]	Źródła finansowania
11	Gmina Bytów	Opracowanie nowych m.p.z.p.: "Przylesie II"	18 000,00 zł	środki rządowe
12	Gmina Bytów	Opracowanie nowych m.p.z.p.: "Śródmieście"	49 000,00 zł	środki rządowe
13	Gmina Bytów	Opracowanie nowych m.p.z.p.: teren ul. Kwiatowej	41 000,00 zł	środki rządowe
14	Gmina Bytów	Opracowanie nowych m.p.z.p.: plany zagospodarowania w latach następnych	360 000,00 zł	środki rządowe
15	Stowarzyszenie Nenufar	Kompleksowa inwentaryzacja przyrodnicza cennych gatunków i ich siedlisk w otoczeniu jezior dystroficznych, zgodnie z Dyrektywą Unijną w sprawie ochrony siedlisk nr 3160, 7110 oraz 7140, wraz z utworzeniem nowych użytków ekologicznych i ich czynnej oraz biernej ochrony na terenie gm. Bytów.	600 000,00 zł	FEP 2021-2027(rezerwy w ramach alokacji ZIT)
16	Stowarzyszenie Nenufar	Diagnoza przyrodniczo-hydrologiczna jezior oraz rzek na obszarze MOF Bytowa z opracowaniem i wprowadzeniem zadań ochronnych w ekosystemach wodnych wymagających pilnych działań naprawczych.	600 000,00 zł	FEP 2021-2027(rezerwy w ramach alokacji ZIT)
17	Gmina Bytów	Realizacja działań na rzecz właściwego zagospodarowania wód opadowych	100 000,00 zł	FEP 2021-2027 (rezerwy w ramach alokacji ZIT), FENIKS
18	Gmina Bytów	Realizacja działań na rzecz właściwego zagospodarowania wód opadowych, uporządkowanie spraw związanych z właściwym zarządzaniem istniejącą infrastrukturą	100 000,00 zł	FEP 2021-2027 (rezerwy w ramach alokacji ZIT), FENIKS
19	Gmina Bytów	Realizacja działań na rzecz właściwego zagospodarowania wód opadowych instalowanie urządzeń wspomagających retencję	2 000 000,00 zł	FEP 2021-2027(rezerwy w ramach alokacji ZIT), FENIKS

POZOSTAŁE PRZEDSIĘWZIĘCIA PLANOWANE NA OBSZARZE MOF BYTOWA				
OBSZAR: Środowiskowy i przestrzenno-funkcjonalny				
CEL STRATEGICZNY (CS2): Poprawa stanu i ochrona środowiska naturalnego				
PRIORYTET 2 – MOF Bytowa wrażliwy na czyste środowisko				
L.p.	Beneficjent	Tytuł przedsięwzięcia	Szacunkowy koszt całkowity [PLN]	Źródła finansowania
20	Gmina Bytów	Realizacja działań na rzecz właściwego zagospodarowania wód opadowych działania na rzecz właściwego zagospodarowania terenu pod kątem właściwej retencji	500 000,00 zł	FEP 2021-2027 (rezerwy w ramach alokacji ZIT), FENIKS
21	Gmina Bytów	Realizacja działań na rzecz właściwego zagospodarowania wód opadowych wspomaganie działań na rzecz „oszczędzania wody”	1 500 000,00 zł	FEP 2021-2027 (rezerwy w ramach alokacji ZIT), FENIKS
22	Gmina Bytów	Realizacja działań na rzecz właściwego zagospodarowania wód opadowych: kanalizacja deszczowa w osiedlu "Przy Lesie"	2 500 000,00 zł	FEP 2021-2027 (rezerwy w ramach alokacji ZIT), FENIKS
23	Gmina Bytów	Rozbudowa sieci wodno-kanalizacyjnej na terenie gminy: kolektor sanitarny w ul. Tulipanowej i ul. Liliowej	800 000,00 zł	PROW
24	Gmina Bytów	Rozbudowa sieci wodno-kanalizacyjnej na terenie gminy: kolektor sanitarny w ul. Kazimierza Wielkiego	851 000,00 zł	PROW
25	Gmina Bytów	Przebudowa i rozbudowa części osadowej oczyszczalni ścieków w Przyborzycach	10 000 000,00 zł	FENIKS, NFOŚiGW, Program Szwajcarski
26	Gmina Bytów	Wspieranie budowy przydomowych oczyszczalni ścieków na obszarach o rozproszonej zabudowie mieszkaniowej	135 000,00 zł	FEP 2021-2027(rezerwy w ramach alokacji ZIT), WFOŚiGW/NFOŚiGW, FENIKS
27	Gmina Bytów	Powiększenie obszarów urządzonej zieleni i miejsc mikro rekreacji w niezagospodarowanej zurbanizowanej przestrzeni publicznej	2 000 000,00 zł	PROW

POZOSTAŁE PRZEDSIĘWZIĘCIA PLANOWANE NA OBSZARZE MOF BYTOWA				
OBSZAR: Środowiskowy i przestrzenno-funkcjonalny				
CEL STRATEGICZNY (CS2): Poprawa stanu i ochrona środowiska naturalnego				
PRIORYTET 2 – MOF Bytowa wrażliwy na czyste środowisko				
L.p.	Beneficjent	Tytuł przedsięwzięcia	Szacunkowy koszt całkowity [PLN]	Źródła finansowania
28	Gmina Bytów	Wspieranie i budowa podziemnych i półpodziemnych punktów selektywnej zbiórki odpadów komunalnych	1 200 000,00 zł	WFOŚiGW, FENIKS
29	Gmina Bytów	Przebudowa i rozbudowa stacji uzdatniania wody w Bytowie	15 400 000,00 zł	FENIKS, NFOŚiGW
30	Gmina Bytów	Zagospodarowanie stawów retencyjnych przy ul. Kołłątaja	2 000 000,00 zł	FENIKS, FEP 2021-2027
31	Gmina Bytów	Rewitalizacja: umocnienie skarpy „Wzgórza Cerkiewnego”	200 000,00 zł	PROW
32	Gmina Bytów	Rewitalizacja: uregulowanie stosunków wodnych wraz z poszerzeniem (pogłębieniem) koryt rzek: Bytowa i Boruji	2 000 000,00 zł	PROW
33	Powiat Bytowski	Zmniejszenie zużycia energii w obiektach Szpitala Powiatu Bytowskiego Sp. z o.o. w Bytowie	7 709 671,00 zł	NFOŚiGW
34	Powiat Bytowski	Budowa instalacji fotowoltaicznych na obiektach szkolnych: ZSO Bytów, ZSP Bytów, ZSEU Bytów, SOSW Bytów, ZSP Łodzierz, SOSW Tursko, PCEZ Bytów	2 800 000,00 zł	KPO
35	Powiat Bytowski	Termomodernizacja budynków i budowa instalacji OZE na terenie PKS Bytów S.A.	5 000 000,00 zł	KPO, Polskie Inwestycje Strategiczne
36	Gmina Studzienice	Budowa infrastruktury wodno-kanalizacyjnej w miejscowości Ugoszcz oraz Przewóz	2 992 500,00 zł	POLSKI ŁAD
37	Gmina Studzienice	Budowa instalacji fotowoltaicznej na gminnym żłobku w Studzienicach	78 500,00 zł	RLGD

POZOSTAŁE PRZEDSIĘWZIĘCIA PLANOWANE NA OBSZARZE MOF BYTOWA				
OBSZAR: Środowiskowy i przestrzenno-funkcjonalny				
CEL STRATEGICZNY (CS2): Poprawa stanu i ochrona środowiska naturalnego				
PRIORYTET 2 – MOF Bytowa wrażliwy na czyste środowisko				
L.p.	Beneficjent	Tytuł przedsięwzięcia	Szacunkowy koszt całkowity [PLN]	Źródła finansowania
38	Gmina Borzytuchoń	Modernizacja Stacji Uzdatniania Wody w miejscowości Borzytuchoń gm. Borzytuchoń	2 800 000,00 zł	Polski Ład
39	Gmina Borzytuchoń	Termomodernizacja budynków użyteczności publicznej na terenie gminy Borzytuchoń (w tym m.in. remizy strażackie)	5 000 000,00 zł	FEP 2021-2027(rezerwy w ramach alokacji ZIT)
40	Gmina Borzytuchoń	Ochrona terenów zieleni poprzez nasadzenia alei drzew na terenie gminy Borzytuchoń	200 000,00 zł	FEP 2021-2027(rezerwy w ramach alokacji ZIT)

Źródło: opracowanie własne

Tabela 32 Lista pozostałych przedsięwzięć w zakresie CS3: Rozwój zrównoważonej mobilności miejskiej

POZOSTAŁE PRZEDSIĘWZIĘCIA PLANOWANE NA OBSZARZE MOF BYTOWA				
OBSZAR: Transport				
CEL STRATEGICZNY (CS3): Rozwój zrównoważonej mobilności miejskiej				
PRIORYTET 3: MOF Bytowa rozwijający zrównoważoną mobilność				
L.p.	Beneficjent	Tytuł przedsięwzięcia	Szacunkowy koszt całkowity [PLN]	Źródła finansowania
1	PKP Polskie Linie Kolejowe	Rewitalizacja linii kolejowej nr 212	270 213 300,00 zł	środki rządowe
2	Gmina Bytów	Zakup 3 elektrobusów dla potrzeb komunikacji miejskiej	4 500 000,00 zł	środki rządowe
3	Gmina Bytów	Przygotowanie terenów pod nowe inwestycje zgodnie z m.p.z.p.: infrastruktura drogowa	11 130 000,00 zł	środki rządowe
4	Gmina Bytów	Budowa, modernizacja i przebudowa dróg gminnych wraz z towarzyszącą infrastrukturą techniczną (wg załączonego katalogu)	68 155 000,00 zł	środki rządowe, RFRD
5	Gmina Bytów	Połączenie DW 228 z DK 20 przez Mądrzechowo	25 000 000,00 zł	środki rządowe
6	Gmina Bytów	Budowa wiat przystankowych	200 000,00 zł	FEP 2021-2027(rezerwowy w ramach alokacji ZIT), PROW, LGD
7	Gmina Bytów	Budowa ronda przy zbiegu ulic: Dworcowej, Drzymały, Wojska Polskiego	4 000 000,00 zł	PROW, LGD
8	Gmina Bytów	Budowa przejść z sygnalizacją świetlną w miejscach niebezpiecznych	600 000,00 zł	środki rządowe

POZOSTAŁE PRZEDSIĘWZIĘCIA PLANOWANE NA OBSZARZE MOF BYTOWA				
OBSZAR: Transport				
CEL STRATEGICZNY (CS3): Rozwój zrównoważonej mobilności miejskiej				
PRIORYTET 3: MOF Bytowa rozwijający zrównoważoną mobilność				
L.p.	Beneficjent	Tytuł przedsięwzięcia	Szacunkowy koszt całkowity [PLN]	Źródła finansowania
9	Gmina Bytów	Działania w zakresie poprawy bezpieczeństwa: oświetlenie ul. Wybickiego	100 000,00 zł	środki rządowe
10	Powiat Bytowski	Przebudowa drogi powiatowej nr 1334G Rokity Jasień Pomysk Wielki	21 000 000,00 zł	RFRD, gmina Bytów, Parchowo, Czarna Dąbrówka
11	Powiat Bytowski	Przebudowa drogi powiatowej nr 1779G DK nr 20 Udorpie - etap III	1 000 000,00 zł	RFRD, gmina Bytów
12	Powiat Bytowski	Przebudowa drogi powiatowej nr 1792G Ulica Mierosławskiego w Bytowie	3 150 000,00 zł	RFRD, gmina Bytów
13	Powiat Bytowski	Przebudowa drogi powiatowej nr 1770G Płotowo Rekowo (odcinek gruntowy)	3 140 000,00 zł	PROW, gmina Bytów
14	Powiat Bytowski	Przebudowa skrzyżowania dróg powiatowych nr 1780G, 1761G, 1777G i dróg gminnych w miejscowości Studzienice	2 500 000,00 zł	gmina Studzienice
15	Powiat Bytowski	Przebudowa drogi powiatowej nr 1770G w miejscowości Niezabyszewo	1 500 000,00 zł	RFRD, gmina Bytów
16	Powiat Bytowski	Przebudowa drogi powiatowej nr 1780G na odcinku Studzienice - Sominy - granica powiatu bytowskiego - etap II	5 000 000,00 zł	RFRD, gmina Studzienice
17	Powiat Bytowski	Przebudowa drogi powiatowej nr 1768G Struszewo -Dąbrówka (dokumentacja + przebudowa)	2 000 000,00 zł	RFRD, gmina Borzytuchom
18	Powiat Bytowski	Przebudowa drogi powiatowej nr 1726G na odcinku Dąbrówka - Tągowie (dokumentacja + przebudowa)	2 000 000,00 zł	RFRD, gmina Borzytuchom
19	Powiat Bytowski	Przebudowa drogi powiatowej nr 1752G na odcinku Krosnowo - Borzytuchom	4 500 000,00 zł	PROW, gmina Borzytuchom

POZOSTAŁE PRZEDSIĘWZIĘCIA PLANOWANE NA OBSZARZE MOF BYTOWA				
OBSZAR: Transport				
CEL STRATEGICZNY (CS3): Rozwój zrównoważonej mobilności miejskiej				
PRIORYTET 3: MOF Bytowa rozwijający zrównoważoną mobilność				
L.p.	Beneficjent	Tytuł przedsięwzięcia	Szacunkowy koszt całkowity [PLN]	Źródła finansowania
20	Powiat Bytowski	Przebudowa drogi powiatowej nr 1769G na odcinku Niezabyszewo - Sierzno - DP nr 1780G	11 000 000,00 zł	powiat Bytowski
21	Powiat Bytowski	Przebudowa drogi powiatowej nr 1762G na odcinku Wygoda - Skwierawy	2 500 000,00 zł	Nadleśnictwo Bytów - RDLP Szczecinek, powiat Bytowski
22	Powiat Bytowski	Przebudowa drogi powiatowej Parchowo-Gołczewo	3 000 000,00 zł	środki rządowe
23	Powiat Bytowski	Przebudowa drogi powiatowej Kozy-granica powiatu	2 500 000,00 zł	środki rządowe
24	Powiat Bytowski	Przebudowa drogi powiatowej Bobięcino-Malęcino	6 000 000,00 zł	środki rządowe
25	Powiat Bytowski	Cyfryzacja zarządzania drogami powiatowymi przez ZDP	3 000 000,00 zł	KPO
26	Powiat Bytowski	Zakup nowego sprzętu i maszyn do utrzymania dróg powiatowych	1 500 000,00 zł	KPO
27	Powiat Bytowski	Zakup niskoemisyjnego taboru autobusowego do przewozów regionalnych w Powiecie Bytowskim	50 000 000,00 zł	KPO
28	Powiat Bytowski	Realizacja Subregionalnej Trasy Rowerowej EuroVelo 20 na terenie Powiatu Bytowskiego	25 000 000,00 zł	FEP 2021-2027,KPO
29	Gmina Studzienice	Budowa dróg gminnych w miejscowości Studzienice (ul. Oś. Leśne, Wąska, Klonowa, Topolowa, Sosnowa) oraz na terenie Gminy Studzienice	5 250 000,00 zł	POLSKI ŁAD
30	Gmina Studzienice	Budowa dróg gminnych w miejscowościach Ugoszcz i Skwierawy	1 275 600,00 zł	POLSKI ŁAD
31	Gmina Studzienice	Budowa dróg gminnych w miejscowościach Pólczo i Sominy	1 275 600,00 zł	POLSKI ŁAD
32	Gmina Studzienice	Budowa drogi gminnej w miejscowości Pólczo	942 000,00 zł	PROW
33	Gmina Studzienice	Budowa drogi w miejscowości Prądzonka	1 000 000,00 zł	RFRD + FOGR

POZOSTAŁE PRZEDSIĘWZIĘCIA PLANOWANE NA OBSZARZE MOF BYTOWA				
OBSZAR: Transport				
CEL STRATEGICZNY (CS3): Rozwój zrównoważonej mobilności miejskiej				
PRIORYTET 3: MOF Bytowa rozwijający zrównoważoną mobilność				
L.p.	Beneficjent	Tytuł przedsięwzięcia	Szacunkowy koszt całkowity [PLN]	Źródła finansowania
34	Gmina Borzytuchom	Przebudowa drogi nr 162034G w Chotkowie, gm. Borzytuchom	505 000,00 zł	Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg
35	Gmina Borzytuchom	Przebudowa drogi gminnej w msc. Krosnowo, gm. Borzytuchom	308 000,00 zł	Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg
36	Gmina Borzytuchom	Przebudowa sieci dróg gminnych na terenie Gminy Borzytuchom	4 715 000,00 zł	Polski Ład
37	Gmina Borzytuchom	Budowa ścieżki rowerowej na trasie Borzytuchom-Osieki przy Grodzisku Borzytuchom	2 000 000,00 zł	RLGD
38	Gmina Borzytuchom	Budowa oświetlenia drogowego na terenie Gminy Borzytuchom	2 050 000,00 zł	Polski Ład
39	Gmina Borzytuchom	Kontynuacja budowy ścieżki pieszo-rowerowej od jeziora Moczydło do miejscowości Krosnowo	3 000 000,00 zł	RLGD

Źródło: opracowanie własne

5. ZAANGAŻOWANIE PARTNERÓW SPOŁECZNO-GOSPODARCZYCH

Zgodnie z Umową Partnerstwa na lata 2021-2027 jednym z warunków realizacji Strategii ZIT jest zaangażowanie partnerów społeczno-gospodarczych w przygotowanie i realizację Strategii. Partnerzy społeczno-gospodarczy mają stanowić umocowany prawnie zespół opiniujący – doradcy. Reprezentacja powinna uwzględniać m.in. społeczeństwo obywatelskie, podmioty działające na rzecz ochrony środowiska oraz odpowiedzialne za promowanie włączenia społecznego, praw podstawowych, praw osób ze specjalnymi potrzebami, równości płci i niedyskryminacji. Wszystkie podmioty powinny mieć prawo do opiniowania decyzji Lidera związanych z przygotowaniem, realizacją i wdrażaniem Strategii ZIT.

Lider ZIT MOF Bytowa, mając na uwadze powyższe zapisy oraz świadomość konieczności angażowania podmiotów społeczno-gospodarczych w proces przygotowania, wdrażania Strategii ZIT, w terminie 11-31 sierpnia 2022 r. ogłosił otwarty nabór partnerów do udziału w pracach na rzecz tworzenia Strategii ZIT.

Nabór został skierowany do podmiotów właściwych dla obszaru MOF Bytowa, w szczególności do:

- reprezentantów społeczeństwa obywatelskiego (np. organizacji pozarządowych, stowarzyszeń, wolontariuszy itp.);
- reprezentantów podmiotów działających na rzecz ochrony środowiska;
- reprezentantów podmiotów odpowiedzialnych za promowanie włączenia społecznego, praw podstawowych, praw osób ze specjalnymi potrzebami, równości płci i niedyskryminacji;
- reprezentantów podmiotów gospodarczych, w tym szczególnie działających w branży turystycznej;
- reprezentantów instytucji kultury i innych funkcjonujących w obszarze ochrony promocji dziedzictwa kulturowego i naturalnego;
- inni.

Nabór partnerów oraz jego wyniki zostały ogłoszone na stronach internetowych wszystkich samorządów wchodzących w skład MOF Bytowa. W odpowiedzi, do prac nad Strategią zgłosiło się 12 podmiotów.

Tabela 33 Lista wybranych podmiotów do prac nad Strategią

L.p.	Partner	Zakres działalności
1.	Stowarzyszenie SOLIDARNI	Pozyskiwanie środków unijnych i realizacja projektów związanych z zagospodarowaniem przestrzeni publicznej
2.	Sołectwo UGOSZCZ- Witold Wantoch Rekowski	Spółeczeństwo obywatelskie; ochrona środowiska; kultura; przedsiębiorczość, rynek pracy, inwestycje; komunikacja/transport
3.	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Spółka Akcyjna w Bytowie	Przedsiębiorczość, rynek pracy, inwestycje; komunikacja/transport (w tym wykluczenie komunikacyjne)

L.p.	Partner	Zakres działalności
4.	Zarząd Dróg Powiatowych w Bytowie	Drogownictwo
5.	Powiatowy Urząd Pracy w Bytowie	Przedsiębiorczość, rynek pracy, inwestycje
6.	Fundacja Szpitala Powiatu Bytowskiego sp. z o. o „Zdrowie Nasze”	Zdrowie
7.	Stowarzyszenie Kobiet na Rzecz Kobiet i Rodziny	Spółceństwo obywatelskie; promowanie włączenia społecznego, praw podstawowych, praw osób ze specjalnymi potrzebami, równości płci i niedyskryminacji; kultura; zdrowie
8.	Stowarzyszenie „Nenufar”	Spółceństwo obywatelskie; ochrona środowiska; nauka; kultura; przedsiębiorczość, rynek pracy, inwestycje
9.	Grupa Nieformalna Ojcowie w Bytowie	Spółceństwo obywatelskie; promowanie włączenia społecznego, praw podstawowych, praw osób ze specjalnymi potrzebami, równości płci i niedyskryminacji; przedsiębiorczość
10.	Rybacka Lokalna Grupa Działania „Pojezierze Bytowskie”	Spółceństwo obywatelskie; ochrona środowiska; promowanie włączenia społecznego, praw podstawowych, praw osób ze specjalnymi potrzebami, równości płci i niedyskryminacji, nauka, kultura; przedsiębiorczość, rynek pracy, inwestycje; działania na rzecz równoważonego rozwoju obszarów rybackich
11.	Związek Ukraińców w Polsce / koło w Bytowie	Spółceństwo obywatelskie; kultura
12.	Bytowskie Stowarzyszenie Oświatowe	Edukacja i oświata

Źródło: opracowanie własne

Umożliwiając zaangażowanie partnerów społeczno-gospodarczych w przygotowanie i realizację Strategii ZIT MOF Bytowa, w strukturze Związku ZIT Burmistrz Bytowa Zarządzeniem nr 22/2023 z dnia 16 stycznia 2023 r. powołał Zespół Opiniująco-Doradczy ds. opracowywania Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Bytowa na lata 2021-2030, w skład którego weszło 12 podmiotów, które zgłosiły się do udziału w pracach nad Strategią

Rolą powołanego zespołu opiniująco-doradczego jest reprezentowanie interesariuszy MOF Bytowa, uczestniczenie w dialogu z organami samorządów MOF Bytowa w sprawach dotyczących przygotowania, realizacji i wdrażania Strategii Rozwoju Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Bytowa na lata 2022–2030 oraz pełnienie funkcji opiniodawczo-doradczej w związku z przygotowaniem i wdrażaniem Strategii.

Celem działania zespołu opiniująco – doradczego jest zapewnienie udziału społecznego w opracowaniu i realizacji Strategii ZIT MOF Bytowa na lata 2021-2030, a członkostwo w zespole ma charakter społeczny.

Zaangażowanie partnerów społeczno-gospodarczych na etapie opracowania Strategii obejmowało:

- Udział przedstawicieli Zespołu opiniującego - doradczego (ZOD) w Panelach Strategicznych, tj. spotkaniach roboczych/warsztatowych dających możliwość wykorzystania wiedzy Partnerów do formułowania Strategii w zakresie:
 - części diagnostycznej,
 - identyfikowania problemów i wyzwań rozwojowych,
 - budowania wizji,
 - wyznaczania celów strategicznych (priorytetów oraz kierunków interwencji),
 - wypracowania przedsięwzięć rozwojowych.
- Współpracę przedstawicieli ZOD z Zespołem ds. opracowania strategii (tj. wyznaczonymi przedstawicielami JST) w zakresie wyznaczania przedsięwzięć rozwojowych.
- Pracę podczas Paneli Strategicznych została podzielona wg. obszarów tematycznych do których zostali zaproszeni przedstawiciele partnerów społeczno-gospodarczych zgodnie z zakresem ich działalności, ze względu na: obszar gospodarczy, obszar społeczny, obszar przestrzenno-funkcjonalny i transport.
- Zespół opiniującego-doradczy po zakończeniu poszczególnych etapów prac nad Strategią wydawał stanowisko opiniujące.
- Dodatkowo zorganizowano spotkanie włączające interesariuszy z obszaru transportu, mające na celu nawiązanie dialogu wyznaczającego wizję transportu MOF Bytowa.

Aby zmaksymalizować udział interesariuszy w proces tworzenia Strategii ZIT, po akceptacji projektu dokumentu Strategii przeprowadzone zostały konsultacje społeczne projektu Strategii. Celem konsultacji było zebranie uwag, wniosków i opinii od mieszkańców, przedsiębiorców oraz organizacji pozarządowych z terenu MOF Bytów w zakresie projektu strategii. Konsultacje zostały przeprowadzone na podstawie Zarządzenia nr 184/2023 Burmistrza Bytowa z dnia 19 lipca 2023 r. w sprawie przeprowadzenia konsultacji społecznych z mieszkańcami gminy Bytów dotyczących projektu Strategii w dniach od 21 lipca 2023 r. do 24 sierpnia 2023 r. Informacje o konsultacjach, projekt Strategii oraz formularz zgłaszania uwag były dostępne na BIP oraz stronach internetowych samorządów tworzących Związek Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Bytowa. Przyjmowanie uwag do Strategii miało miejsce z zastosowaniem formularza zgłaszania uwag osobiście lub pocztą tradycyjną w siedzibach Urzędów lub za pomocą poczty elektronicznej. Dodatkowo zorganizowane zostały cztery spotkania konsultacyjne w formie bezpośredniej.

W terminie konsultacji wpłynęły dwa formularze z uwagami w formie elektronicznej, ponadto dwie osoby zgłaszały uwagi podczas spotkań konsultacyjnych - część uwag została uwzględniona. Szczegółowa informacja o wynikach konsultacji społecznych została zamieszczona na stronach internetowych samorządów tworzących ZIT MOF Bytowa.

Zaangażowanie partnerów społeczno-gospodarczych na etapie wdrażania Strategii:

- Nabór partnerów przez poszczególne JST do wspólnej realizacji projektów z podmiotami spoza sektora finansów publicznych. Do realizacji projektów zostaną

włączeni partnerzy zgodnie z obowiązującymi zasadami realizacji programów w zakresie polityki spójności.

Zaangażowanie partnerów społeczno-gospodarczych na etapie monitoringu i ewaluacji Strategii:

- Możliwość włączenia przedstawicieli zespołu opiniująco-doradczego w opracowany system monitoringu i ewaluacji, w zakresie opiniowania osiągniętych wskaźników oraz wyznaczania ewentualnych kierunków aktualizacji zapisów Strategii.

6. WDRAŻANIE I MONITORING STRATEGII

System realizacji Strategii określa podmioty odpowiedzialne za jej wdrożenie oraz zapewnia konkretyzację działań. W proces realizacji Strategii należy zaangażować możliwe szerokie spektrum podmiotów obejmujących trzy sektory: publiczny, społeczny i gospodarczy. Główny ciężar odpowiedzialności za właściwe wdrażanie Strategii spoczywa na sektorze publicznym, czyli samorządach tworzących Związek Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Bytowa.

6.1. Podział ról/zadań lidera oraz członków ZIT podczas realizacji Strategii

Określając zasady wdrażania strategii ZIT należy bazować na treści Porozumienia z dnia 04.05.2023 r. (Tekst ujednoczony) w sprawie powołania Związku Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Bytowa, zawartego pomiędzy:

- Gminą Bytów
- Gminą Borzytuchom
- Gminą Studzienice
- Powiatem Bytowskim

zwanymi dalej Partnerami ZIT MOF Bytowa.

Podstawą zawarcia Porozumienia są uchwały przyjęte przez poszczególne jednostki samorządu terytorialnego w sprawie wyrażenia zgody na przystąpienie do współpracy w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych w Miejskim Obszarze Funkcjonalnym Bytowa i zawarcia porozumienia pomiędzy gminą Bytów, a gminami: Borzytuchom i Studzienice tworzącymi Miejski Obszar Funkcjonalny oraz Powiatem Bytowskim.

W ramach dokumentu Partnerzy ZIT MOF Bytowa powierzyli gminie Bytów rolę Lidera, natomiast rolę koordynatora Marioli Wejman, kierownikowi Wydziału Rozwoju Lokalnego i Promocji, Urzędu Miejskiego w Bytowie.

Zadania Lidera:

- 1) Przeprowadzenie procedury wyboru Wykonawcy na opracowanie Strategii ZIT MOF Bytowa, zawarcie umowy z Wykonawcą po wcześniejszej konsultacji jej zapisów z Partnerami ZIT oraz koordynacja zadań wynikająca z umowy z Wykonawcą,
- 2) Przedłożenie Strategii ZIT do zaopiniowania Zarządowi Województwa Pomorskiego oraz innym właściwym instytucjom, po uprzednim przyjęciu jej uchwałami przez poszczególne Rady Miejskie/Gmin/Powiatu,
- 3) Reprezentowanie Stron Porozumienia przy podejmowaniu ustaleń dotyczących opracowania, akceptacji i wdrażania Strategii ZIT MOF Bytowa wobec podmiotów zewnętrznych po uprzedniej konsultacji ze Stronami,
- 4) Informowanie Stron Porozumienia o ustaleniach, działaniach i faktach mających wpływ na realizację celów Porozumienia,
- 5) Kierowanie pracami zespołu reprezentantów Stron porozumienia.

Zadanie wspólne:

- 1) Strony zobowiązują się do aktywnego udziału w opracowaniu Strategii Rozwoju ZIT MOF Bytowa oraz innych niezbędnych dokumentów.
- 2) Strategia ZIT zostanie przyjęta przez Radę Miejską/Gmin/Powiatu w formie uchwały.
- 3) Strony Porozumienia ponoszą odpowiedzialność za skuteczne i terminowe wdrożenie Strategii Rozwoju ZIT MOF Bytowa, zgodnie z niniejszym Porozumieniem.
- 4) Strony Porozumienia zobowiązują się samodzielnie lub w partnerstwie realizować projekty w ramach Strategii Rozwoju ZIT MOF Bytowa oraz projekty do nich komplementarne.
- 5) W celu aplikacji i realizacji wspólnych projektów, Strony Porozumienia mogą zawierać odrębne porozumienia wykonawcze.
- 6) W ramach Strategii Rozwoju ZIT MOF Bytowa dopuszcza się realizację projektów przez podmioty nie będące Stronami Porozumienia po uprzednim uzyskaniu zgód wszystkich Stron Porozumienia.

Mając na uwadze powyższe oraz zasady partycypacyjności realizacji Strategii, w proces jej wdrażania włącza się trzy główne grupy (zgodnie z zasadą „trójkąta współpracy”), takie jak: sektor publiczny, sektor biznesowy i sektor społeczny.

Instytucjonalną strukturę systemu wdrażania, jak również monitorowania, ewaluacji oraz aktualizacji strategii tworzą:

- Organy wykonawcze poszczególnych JST – ich rola polega na stymulowaniu i koordynacji działań podejmowanych przez różnorodne podmioty i środowiska, jak również na mobilizowaniu oraz integrowaniu zasobów pozostających w ich dyspozycji na rzecz realizacji celów oraz kierunków interwencji,
- Organy uchwałodawcze poszczególnych JST, będące wsparciem merytorycznym w zakresie dbałości o osiągnięcie założonych w strategii celów, jej ewaluacji i podejmowania decyzji strategicznych dla realizacji zapisów strategii (jak np. aktualizacja strategii),
- Podmiot zarządzający wdrażaniem Strategii – Sekretariat MOF odpowiedzialny za koordynację realizacji kierunków działań, weryfikację źródeł finansowania działań, a także monitoring i ewaluację oraz przygotowywanie zmian w ramach strategii czy zapewnienie działań w zakresie informacji i promocji Strategii,
- Komórki/jednostki organizacyjne JST – odpowiedzialne za realizację poszczególnych kierunków działań,
- Partnerzy
 - Stanowisko negocjacyjne ZIT MOF będzie wynikiem uzgodnień pomiędzy wszystkimi Stronami porozumienia, przy przyjętej zasadzie podejmowania decyzji:
 - Każda ze Stron ZIT MOF Bytowa posiada jeden głos.
 - W przypadku równej liczby głosów, decyduje głos Lidera.
 - Decyzje Stron porozumienia będą podejmowane w formie m.in. stosownych opinii, stanowisk lub uchwał przez przedstawicieli jednostek samorządu terytorialnego ZIT MOF Bytowa.

6.2. Opis sposobu wyłaniania przedsięwzięć rozwojowych

Aby zrealizować zaplanowane cele strategiczne oraz operacyjne niezbędne jest podjęcie szeregu działań umożliwiających rozwiązanie zdiagnozowanych problemów. W związku z powyższym, tworząc Strategię Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Bytowa zebrano konkretne działania/projekty charakteryzujące się zintegrowanym podejściem. Badając zapisy diagnozy Strategii ZIT - wybrano inwestycje znacząco przyczyniające się do zintegrowania całego obszaru funkcjonalnego. Przy wyborze projektów kierowano się tym, aby inwestycja zaspokoła w jak największym zakresie potrzeby społeczności, a także była spójna z celami polityk unijnych, krajowych i regionalnych.

W celu opracowania Strategii ZIT powołany został Zespół ds. opracowania Strategii, w skład którego weszli wyznaczeni przez władarzy koordynatorzy gminni/powiatowi odpowiedzialni za: bieżącą współpracę z Liderem MOF Bytowa i Wykonawcą Strategii na każdym etapie jej opracowywania, przekazywanie niezbędnych informacji i dokumentów, a także kontakt z jednostkami organizacyjnymi i podmiotami społeczno-gospodarczymi, w celu umożliwienia włączenia jak najszerszego grona interesariuszy w sporządzenie dokumentu. Samorządy w swoich strukturach powołały także własne zespoły robocze, które przekazywały swoje opinie i uwagi do poszczególnych części Strategii oraz czynnie uczestniczyły w spotkaniach, warsztatach i konsultacjach strategicznych. Ponadto, do prac nad Strategią włączono również zespół opiniująco - doradczy wyłoniony w trybie otwartego naboru.

Mając na uwadze partycypacyjne podejście do procesu opracowywania Strategii, wizji na przedsięwzięcia / projekty rozwojowe do Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Bytowa został ogłoszony nabór przez Lidera ZIT MOF Bytowa w terminie od 1 do 15 marca 2023 r. i skierowany był do mieszkańców oraz podmiotów z gmin: Borzytuchom, Bytów i Studzienice. Zasady naboru oraz kryteria zostały przedstawione zespołowi opiniująco-doradczemu, który miał możliwość wniesienia uwag. Informacja o naborze została zamieszczona na stronach internetowych wszystkich samorządów będących Partnerami ZIT MOF Bytowa.

Kryteria dostępności w ramach naboru:

- Propozycja przedsięwzięcia została złożona w miejscu i terminie wskazanym w ogłoszeniu o naborze
- Zgodność zgłaszanego przedsięwzięcia z priorytetami i celami strategicznymi właściwymi z zapisami Programu Fundusze Europejskie dla Pomorza na lata 2021-2027
- Miejsce realizacji projektu – Teren MOF Bytowa
- Deklaracja o zapewnieniu wkładu własnego
- Deklaracja o prawie do dysponowania nieruchomością/nieruchomościami na cele projektu (nie dotyczy projektów dot. integracji społeczno-gospodarczej imigrantów)
- Uzupełniono wszystkie elementy w karcie
- Wskazano źródło finansowania
- Wnioskodawca jest uprawniony do zgłoszenia przedsięwzięcia

Nabór wyznaczał preferowane typy projektów:

- o wymiarze ponadgminnym (oddziaływujące na więcej niż jedną gminę z MOF) i charakterze partnerskim - angażujące grono interesariuszy zarówno z sektora publicznego, jak i prywatnego,
- przedsięwzięcia zgodne z priorytetami i celami szczegółowymi programu Fundusze Europejskie dla Pomorza 2021-2027 możliwe do realizacji w ramach instrumentu ZIT.

W poniższych obszarach tematycznych:

- Wspieranie efektywności energetycznej i redukcji emisji gazów cieplarnianych,
- Aktywizacja społeczna i edukacyjna imigrantów,
- Wzmacnianie ochrony i zachowania przyrody, różnorodności biologicznej oraz zielonej infrastruktury oraz ograniczanie wszelkich rodzajów zanieczyszczenia,
- Wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej jako elementu transformacji w kierunku gospodarki zeroemisyjnej,
- Infrastruktura zdrowotna z terenu MOF Bytowa.

W ramach otwartego naboru wpłynął 1 wniosek opracowany przez PUP w Bytowie, dotyczący powołania mobilnego doradcy przedsiębiorcy.

W wyniku:

- naboru przedsięwzięć/projektów rozwojowych,
- propozycji wypracowanych przedsięwzięć przez Partnerów ZIT dla MOF Bytowa oraz podmiotów tworzących ciało doradcze,
- wniosków z przeprowadzonych warsztatów strategicznych oraz diagnozy MOF Bytowa,
- uwzględniając dostępną pulę środków przeznaczonych w ramach FEP 2021-2027 na projekty z obszaru MOF Bytowa,

zespół ds. opracowania Strategii wybrał przedsięwzięcia rozwojowe: planowane do współfinansowania w ramach FEP 2021-2027 oraz pozostałe przedsięwzięcia, które odpowiadają na zidentyfikowane problemy i wyzwania rozwojowe poszczególnych obszarów tematycznych. Przedstawiono zespołowi opiniująco-doradczemu przedsięwzięcia rozwojowe, który miał możliwość ustosunkowania się w przedmiotowej kwestii. Przy wyborze projektów kierowano się kryteriami wynikającymi z ogłoszenia o naborze. W ramach naboru możliwe było zgłoszenie propozycji przedsięwzięć w dwóch obszarach, tj. zadań wpisujących się w zakresie FEP 2021-2027 lub zadań z możliwością dofinansowania z innych źródeł. Preferowane były typy projektów o wymiarze ponadgminnym (tj. oddziałujące na więcej niż jedną gminę z MOF Bytowa) i charakterze partnerskim – angażujące szerokie grono interesariuszy, zarówno z sektora publicznego, jak i prywatnego oraz przedsięwzięcia komplementarne z priorytetami i celami szczegółowymi programu Fundusze Europejskie dla Pomorza na lata 2021-2027 dla obszarów ZIT. Dodatkowo zasadność przedsięwzięć w obszarze transportu, została skonsultowana i potwierdzona przez interesariuszy polityki transportowej MOF Bytowa podczas specjalnego spotkania dedykowanemu transportowi i mobilności, które odbyło się 24 maja 2023 r. w Urzędzie Miejskim w Bytowie.

Łączna wartość środków przeznaczonych dla MOF Bytowa w ramach FEP 2021-2027 wynosi 9 704 981,00 EUR. W przypadku niewyczerpania alokacji w ramach poszczególnych

obszarów tematycznych lista pozostałych/dodatkowych przedsięwzięć rozwojowych stanowi listę rezerwową z której Zespół ds. opracowania Strategii wybierze projekty przeznaczone do dofinansowania.

Dopuszcza się również przeprowadzenie ponownego, otwartego naboru przedsięwzięć rozwojowych. W przypadku obszaru adaptacji do zmian klimatu (będzie to pierwszy nabór) oraz wzmocnienia ochrony i zachowania przyrody, różnorodności biologicznej oraz zielonej infrastruktury (nabór uzupełniający), planuje się ogłoszenie otwartego, transparentnego naboru na zasadach tożsamy dla pozostałych obszarów. Przed ogłoszeniem naboru kryteria zostaną ponownie skonsultowane z zespołem opiniująco-doradczym. Nabory oraz ich wyniki ogłoszone po przyjęciu strategii, będą podlegały reżimowi upublicznienia na stronach internetowych wszystkich Partnerów Związku Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Bytowa.

6.3. Opis gotowości realizacyjnej projektów

Beneficjenci przedsięwzięć rozwojowych, planowanych do współfinansowania w ramach FEP 2021-2027 z zastosowaniem instrumentu ZIT, wymienieni w punkcie 4.2. zobowiązali się do składania informacji nt. Stanu przygotowania projektów. Informacje do Sekretariatu MOF składane będą co 6 miesięcy, na wzorze stanowiącym załącznik do Porozumienia w sprawie realizacji instrumentu Zintegrowane Inwestycje Terytorialne w ramach programu Fundusze Europejskie dla Pomorza 2021-2027. W uzasadnionych przypadkach (np. w wyniku zapytania ze strony Urzędu Marszałkowskiego), Lider porozumienia może wezwać do złożenia informacji śródkresowej.

Beneficjenci są zobowiązani do podejmowania wszelkich niezbędnych działań w celu zapewnienia osiągnięcia gotowości projektów zgodnie z zakresem i terminami wynikającymi z harmonogramu naborów wniosków w ramach FEP 2021-2027.

Beneficjenci są zobowiązani niezwłocznie informować Lidera o wszystkich okolicznościach oraz zdarzeniach, które mogą spowodować opóźnienie w osiągnięciu gotowości przez projekty.

Obowiązek raportowania gotowości realizacyjnej wygasa w momencie uzyskania pozytywnej decyzji o dofinansowaniu.

6.4. Monitoring i ewaluacja Strategii

Podstawą skutecznego wdrażania Strategii ZIT jest monitoring jako narzędzie służące do oceny procesów i zmian, zdefiniowanej wizji rozwoju, a także stopnia osiągnięcia zaplanowanych celów strategicznych i wskaźników. Polega na analizie postępów realizacji założonych przedsięwzięć rozwojowych w oparciu o zdefiniowane dla każdego obszaru wskaźniki. Funkcjonowanie systemu monitoringu pozwoli na zapewnienie kompletnej realizacji założeń ujętych w zaplanowanej Strategii ZIT lub dostarczenie danych i informacji niezbędnych do podjęcia działań w kierunku jej aktualizacji.

Podmiotem odpowiedzialnym za monitoring i ewaluację Strategii ZIT będzie Lider (gmina Bytów), jednak bieżący monitoring zaawansowania realizacji Strategii ZIT prowadzony będzie przez wszystkie jednostki wchodzące w skład MOF Bytowa, w odniesieniu do

realizowanych przez nie przedsięwzięć rozwojowych, w podziale na przedsięwzięcia współfinansowane w ramach FEP 2021-2027 oraz pozostałe przedsięwzięcia realizowane na obszarze ZIT.

Sprawozdawczość będzie realizowana przede wszystkim w oparciu o analizę wskaźnikową, bazującą na wskaźnikach pochodzących z FEP 2021-2027, przyporządkowanych dla wyznaczonych przedsięwzięć rozwojowych, w oparciu o pozyskane dane oraz informacje i statystykę prowadzoną przez partnerów realizacyjnych. Monitoring obejmować będzie dokumentację projektową, a także wszystkie inne wiarygodne źródła, świadczące o postępie realizacji prac, występowaniu nieprawidłowości, oddziaływaniu przedsięwzięcia, etc.

W tabelach poniżej, przedstawione zostały niezbędne do osiągnięcia wskaźniki wskazane w projekcie FEP 2021-2027 w podziale na:

- wskaźniki produktu: odnoszą się do wszystkich produktów, które powstaną w trakcie realizowania projektu oraz w rezultacie wydatkowania przyznanych środków przez MOF Bytowa. Wartości wskaźników określone zostały na podstawie kart projektów.
- wskaźniki rezultatu: odpowiadają bezpośrednim efektom, następującym w trakcie oraz po realizacji projektu. Są logicznie powiązane ze wskaźnikami produktu. Wartości wskaźników określone zostały na podstawie kart projektów.

7. SYSTEM FINANSOWANIA/ PLAN FINANSOWY

Tabela 34 Struktura alokacji projektów MOF Bytowa na instrument ZIT w ramach FEP 2021-2027

Priorytet FEP 2021-2027		Dziedzina interwencji		Cel szczegółowy FEP 2021-2027	Wskaźniki produktu (dla celu szczegółowego)		Wskaźniki rezultatu (dla celu szczegółowego)	
Nr	Nazwa Priorytetu FEP 2021-2027	Kod	Alokacja (EURO)		Nazwa	Wartość	Nazwa	Wartość
2	Fundusze europejskie dla zielonego Pomorza	045	2 988 467,00	(i)	Liczba zmodernizowanych energetycznie budynków (sztuki)	5	Ilość zaoszczędzonej energii elektrycznej i ciepłej (MWh/rok)	1172,25
					Liczba zmodernizowanych indywidualnych źródeł ciepła (sztuki)	1	Ilość zaoszczędzonej energii elektrycznej (MWh/rok)	18,05
					Ludność objęta projektami w ramach strategii zintegrowanego rozwoju terytorialnego (osoby)	32 000	Ilość zaoszczędzonej energii ciepłej (MWh/rok)	1154,2
					Budynki publiczne o udoskonalonej charakterystyce energetycznej (m2)	5806,67	Szacowana emisja gazów cieplarnianych (tony równoważnika CO ₂ /rok)	wartość bazowa:752,69 wartość docelowa:280,91
Roczne zużycie energii pierwotnej (w tym: w lokalach mieszkalnych, budynkach publicznych, przedsiębiorstwach, innych (MWh/rok)	wartość bazowa:2664,75 wartość docelowa:1050,00							
2	Fundusze europejskie dla zielonego Pomorza	058	528 364,50	(iv)	Pojemność obiektów małej retencji (tys. m ³)	4900,00	Ludność odnosząca korzyści ze środków ochrony przeciwpowodziowej (osoby)	1200
2	Fundusze europejskie dla zielonego Pomorza	060	528 364,50		Liczba miast wspartych w zakresie adaptacji do zmian klimatu (sztuki)	1	Ludność odnosząca korzyści ze środków ochrony przed klęskami żywiołowymi związanymi z klimatem (oprócz powodzi lub niekontrolowanych pożarów) (osoby):	1200
				Ludność objęta projektami w ramach strategii zintegrowanego rozwoju terytorialnego (osoby)	32 000			

Priorytet FEP 2021-2027		Dziedzina interwencji		Cel szczegółowy FEP 2021-2027	Wskaźniki produktu (dla celu szczegółowego)		Wskaźniki rezultatu (dla celu szczegółowego)	
Nr	Nazwa Priorytetu FEP 2021-2027	Kod	Alokacja (EURO)		Nazwa	Wartość	Nazwa	Wartość
2	Fundusze europejskie dla zielonego Pomorza	078	139 438,00	(vii)	Ludność objęta projektami w ramach strategii zintegrowanego rozwoju terytorialnego (osoby)	4 000	Ludność mieszkająca w sąsiedztwie obszarów objętych działaniami ochronnymi i odtwarzającymi (osoby)	2000
2	Fundusze europejskie dla zielonego Pomorza	079	135 000,00		Zielona infrastruktura objęta wsparciem do celów innych niż przystosowanie się do zmian klimatu (ha)	215,50		
3	Fundusze europejskie dla mobilnego Pomorza	083	4 291 007,00	(viii)	Wspierana infrastruktura rowerowa (km)	31,47	Roczna liczba użytkowników infrastruktury rowerowej (użytkownicy/rok)	30 944
					Ludność objęta projektami w ramach strategii zintegrowanego rozwoju terytorialnego (osoby)	32 000		
5	Fundusze europejskie dla silnego społeczeństwa Pomorza (EFS+)	157	359 164	(i)	Liczba osób z krajów trzecich objętych wsparciem w programie (osoby)	134	Liczba osób, których sytuacja społeczna uległa poprawie po opuszczeniu programu (osoby)	122
6	Fundusze europejskie dla silnego społeczeństwa Pomorza (EFRR)	128	661 658,40	(v)	Pojemność nowych lub zmodernizowanych placówek opieki zdrowotnej (osoby/rok)	75 000	Roczna liczba użytkowników nowych lub zmodernizowanych placówek opieki zdrowotnej (użytkownicy/rok)	50 000
6	Fundusze europejskie dla silnego społeczeństwa Pomorza (EFRR)	129	73 517,60		Ludność objęta projektami w ramach strategii zintegrowanego rozwoju terytorialnego (osoby)	32 000		
					Liczba wspartych podmiotów wykonujących działalność leczniczą (sztuki)	1		

Tabela 35 Plan finansowy Strategii ZIT

Cel Strategiczny strategii ZIT MOF Bytowa	Cel operacyjny strategii ZIT MOF Bytowa	Polityka spójności										KPO	
		FEP 2021-2027		FEP 2021-2027 w ramach ZIT		FEnKS		PROW		FERC			
		Wkład UE	Wkład krajowy	Wkład UE	Wkład krajowy	Wkład UE	Wkład krajowy	Wkład UE	Wkład krajowy	Wkład UE	Wkład krajowy	Wkład UE	Wkład krajowy
CS1: Wsparcie rozwoju społeczno- gospodarczego	1.1: Zapewnienie dostępu do usług medycznych, zwłaszcza z zakresu POZ, AOS, rehabilitacji	0	0	735 176	328 667	0	0	0	0	0	0	3 508 308	619 113
	1.2: Wspieranie integracji społeczno-gospodarczej obywateli państw trzecich, w tym migrantów	0	0	359 164	63 382	0	0	0	0	0	0	0	0
	1.3 Sprawne działające e-usługi administracyjne	0	0	0	0	0	0	0	0	179 913	31 749	0	0
	1.4 Infrastruktura użyteczności publicznej oraz przestrzeń dopasowana do potrzeb mieszkańców, w tym osób ze szczególnymi potrzebami	1 935 866	341 623	0	0	0	0	201 503	35 559	0	0	0	0

Źródło finansowania w EURO													
Cel Strategiczny strategii ZIT MOF Bytowa	Cel operacyjny strategii ZIT MOF Bytowa	Polityka spójności										KPO	
		FEP 2021-2027		FEP 2021-2027 w ramach ZIT		FEniKS		PROW		FERC			
		Wkład UE	Wkład krajowy	Wkład UE	Wkład krajowy	Wkład UE	Wkład krajowy	Wkład UE	Wkład krajowy	Wkład UE	Wkład krajowy	Wkład UE	Wkład krajowy
	1.5 Walory przyrodnicze podkreślone przez zrównoważoną i nowoczesną infrastrukturę rekreacyjno-turystyczna	71 965	12 700	0	0	0	0	129 789	22 904	0	0	0	0
	1.6 Zapewnienie efektywnej i wysokiej jakości opieki żłobkowej i przedszkolnej oraz edukacji.	2 000 000	200 000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
CS2: Poprawa stanu i ochrona środowiska naturalnego	2.1: Oszczędność energetyczna			2 988 467	1 336 021	1 733 824	305 969	14 123	2 492	0	0	1 403 323	247 645

Źródło finansowania w EURO													
Cel Strategiczny strategii ZIT MOF Bytowa	Cel operacyjny strategii ZIT MOF Bytowa	Polityka spójności										KPO	
		FEP 2021-2027		FEP 2021-2027 w ramach ZIT		FEnKS		PROW		FERC			
		Wkład UE	Wkład krajowy	Wkład UE	Wkład krajowy	Wkład UE	Wkład krajowy	Wkład UE	Wkład krajowy	Wkład UE	Wkład krajowy	Wkład UE	Wkład krajowy
	2.2.Adaptacja MOF Bytowa do zmian klimatu			1 056 729	472 420	1 925 071	339 718	0	0	0	0	0	0
	2.3: Ograniczenie degradacji środowiska, wzmacnianie ochrony i zachowania przyrody			274 438	122 690	6 762 938	1 193 460	656 863	115 917	0	0	0	0
	2.4 Inwestycje służące mieszkańcom i rozwojowi gmin MOF Bytowa	84 199,39	14 858	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	2.5 Racjonalna gospodarka odpadami.	0	0	0	0	629 696	111 123	0	0	0	0	0	0

Źródło finansowania w EURO													
Cel Strategiczny strategii ZIT MOF Bytowa	Cel operacyjny strategii ZIT MOF Bytowa	Polityka spójności										KPO	
		FEP 2021-2027		FEP 2021-2027 w ramach ZIT		FEnKS		PROW		FERC			
		Wkład UE	Wkład krajowy	Wkład UE	Wkład krajowy	Wkład UE	Wkład krajowy	Wkład UE	Wkład krajowy	Wkład UE	Wkład krajowy	Wkład UE	Wkład krajowy
CS3: Rozwój zrównoważonej mobilności miejskiej	3.1: Zrównoważona i spójna mobilność miejska zorientowana na środowisko			4 291 007	1 918 333	0	0	1 633 972	288 348	0	0	809 609	142 872
	3.2. Infrastruktura transportowa ograniczająca wykluczenie komunikacyjne.			0	0	0	0	0	0	0	0	8 995 661	1 587 470

Cel Strategiczny strategii ZIT MOF Bytowa	Cel operacyjny strategii ZIT MOF Bytowa	Środki krajowe np. Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg, Polski Ład (Program Inwestycji Strategicznych)										Środki własne JST	Inne (w tym Program Szwajcarski oraz fundusze niepubliczne)
		Środki rządowe		PEFRON		RFRD		MŚ/NFOŚ/WFOŚ		Polski Ład			
		Budżet państwa	Wkład własny	Budżet państwa	Wkład własny	Budżet państwa	Wkład własny	Budżet państwa	Wkład własny	Budżet państwa	Wkład własny		
CS1: Wsparcie rozwoju społeczno- gospodarczego	1.1: Zapewnienie dostępu do usług medycznych, zwłaszcza z zakresu POZ, AOS, rehabilitacji	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	1.2: Wspieranie integracji społeczno-gospodarczej obywateli państw trzecich, w tym migrantów	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	1.3 Sprawne działające e-usługi administracyjne i społeczne	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Cel Strategiczny strategii ZIT MOF Bytowa	Cel operacyjny strategii ZIT MOF Bytowa	Środki krajowe np. Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg, Polski Ład (Program Inwestycji Strategicznych)										Środki własne JST	Inne (w tym Program Szwajcarski oraz fundusze niepubliczne)
		Środki rządowe		PEFRON		RFRD		MŚ/NFOŚ/WFOŚ		Polski Ład			
		Budżet państwa	Wkład własny	Budżet państwa	Wkład własny	Budżet państwa	Wkład własny	Budżet państwa	Wkład własny	Budżet państwa	Wkład własny		
	1.4 Infrastruktura użyteczności publicznej oraz przestrzeń dopasowana do potrzeb mieszkańców, w tym osób ze szczególnymi potrzebami	11 893 163	2 098 794	53 974	9 525	0	0	0	0	3 093 158	545 851	0	11 000 000
	1.5 Walory przyrodnicze podkreślone przez zrównoważoną i nowoczesną infrastrukturę rekreacyjno-turystyczna.	2 230 924	393 692	0	0	0	0	0	0	0	0	42 333	423 325

Cel Strategiczny strategii ZIT MOF Bytowa	Cel operacyjny strategii ZIT MOF Bytowa	Środki krajowe np. Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg, Polski Ład (Program Inwestycji Strategicznych)										Środki własne JST	Inne (w tym Program Szwajcarski oraz fundusze niepubliczne)
		Środki rządowe		PEFRON		RFRD		MŚ/NFOŚ/WFOŚ		Polski Ład			
		Budżet państwa	Wkład własny	Budżet państwa	Wkład własny	Budżet państwa	Wkład własny	Budżet państwa	Wkład własny	Budżet państwa	Wkład własny		
	1.6 Zapewnienie efektywnej i wysokiej jakości opieki żłobkowej i przedszkolnej oraz edukacji.	342 986	605 270	0	0	0	0	0	0	503 757	88 898	0	2 116 626
CS2: Poprawa stanu i ochrona środowiska naturalnego	2.1: Oszczędność energetyczna	0	0	0	0	0	0	1 387 072	244 777	0	0	0	0
	2.2.Adaptacja MOF Bytowa do zmian klimatu	0	0	0	0	0	0	24 288	4 286	0	0	0	0
	2.3: Ograniczenie degradacji środowiska, wzmocnienie ochrony i zachowania przyrody	0	0	0	0	0	0	48 577	8 572	1 042 147	183 908	0	0

Cel Strategiczny strategii ZIT MOF Bytowa	Cel operacyjny strategii ZIT MOF Bytowa	Środki krajowe np. Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg, Polski Ład (Program Inwestycji Strategicznych)										Środki własne JST	Inne (w tym Program Szwajcarski oraz fundusze niepubliczne)
		Środki rządowe		PEFRON		RFRD		MŚ/NFOŚ/WFOŚ		Polski Ład			
		Budżet państwa	Wkład własny	Budżet państwa	Wkład własny	Budżet państwa	Wkład własny	Budżet państwa	Wkład własny	Budżet państwa	Wkład własny		
	2.4 Inwestycje służące mieszkańcom i rozwojowi gmin MOF Bytowa	2 536 776	447 666	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	2.5 Racjonalna gospodarka odpadami.	215 896	38 099	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
CS3: Rozwój zrównoważonej mobilności miejskiej	3.1: Zrównoważona i spójna mobilność miejska zorientowana na środowisko	15 464 441	2 729 019	0	0	7 549 698	1 332 300	0	0	2 620 652	462 468	0,00	0

Cel Strategiczny strategii ZIT MOF Bytowa	Cel operacyjny strategii ZIT MOF Bytowa	Środki krajowe np. Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg, Polski Ład (Program Inwestycji Strategicznych)										Środki własne JST	Inne (w tym Program Szwajcarski oraz fundusze niepubliczne)
		Środki rządowe		PEFRON		RFRD		MŚ/NFOŚ/WFOŚ		Polski Ład			
		Budżet państwa	Wkład własny	Budżet państwa	Wkład własny	Budżet państwa	Wkład własny	Budżet państwa	Wkład własny	Budżet państwa	Wkład własny		
	3.2. Infrastruktura transportowa ograniczająca wykluczenie komunikacyjne.	55 115 209	9 726 213	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Źródło: opracowanie własne

Spis tabel, wykresów, map i rysunków

Tabele

Tabela 1 Bezrobocie rejestrowane dla MOF Bytowa w latach 2020-2021	9
Tabela 2 Rozmieszczenie i dynamika zmian zaludnienia dla MOF Bytowa w latach 2011-2021	12
Tabela 3 Urodzenia, współczynnik dynamiki demograficznej, przyrost naturalny oraz saldo migracji wewnętrznych dla MOF Bytowa w 2021 r.	13
Tabela 4 Liczba żłobków, przedszkoli i szkół podstawowych dla MOF Bytowa w 2021 r.	15
Tabela 5 Średnie wyniki Egzaminu ósmoklasisty.	16
Tabela 6 Liczba oświadczeń o zamiarze powierzenia pracy cudzoziemcowi.....	19
Tabela 7 Liczba wniosków o wydanie informacji Starosty na temat możliwości zaspokojenia potrzeb pracodawców obejmująca obywateli polskich i cudzoziemców określonych w art. 87 ust. 1 pkt 1-11 ustawy z dnia 20 kwietnia 2004 r. o promocji zatrudnienia i instytucjach rynku pracy	19
Tabela 8 Wielkość poszczególnych jednostek terytorialnych objętych opracowaniem w roku 2021.....	23
Tabela 9 Pożądany maksymalny czas podróży z obszaru mieszkaniowego do ośrodków osadniczych	29
Tabela 10 Pożądany maksymalny czas podróży pomiędzy ośrodkami osadniczymi	29
Tabela 11 Czas dojazdu samochodem osobowym do najbliższych stacji kolejowych z gmin MOF Bytowa	35
Tabela 12 Połączenia autobusowe w dni powszednie pomiędzy gminami MOF Bytowa	41
Tabela 13 Długość dróg rowerowych na obszarze MOF Bytowa.....	44
Tabela 14 Zestawienie działań/inwestycji wpływających na poprawę dostępności transportowej na terenie MOF Bytowa	48
Tabela 15 Zestawienie wypadków na obszarze MOF Bytowa	52
Tabela 16 Analiza SWOT.....	54
Tabela 17 Struktura celów Strategii.....	63
Tabela 18 Cele operacyjne oraz zakres interwencji dla CS1	64
Tabela 19 Wskaźniki kontekstowe dla CS1	65
Tabela 20 Cele operacyjne oraz zakres interwencji dla CS2	66
Tabela 21 Wskaźniki kontekstowe dla CS2.....	67
Tabela 22 Cele operacyjne oraz zakres interwencji dla CS3	68
Tabela 23 Wskaźniki kontekstowe dla CS3.....	68
Tabela 24 Lista projektów przewidzianych do realizacji w ramach mechanizmu ZIT finansowanych z FEP 2021-2027 w zakresie CS1: Wsparcie rozwoju społeczno-gospodarczego MOF Bytowa	69
Tabela 25 Lista projektów przewidzianych do realizacji w ramach mechanizmu ZIT finansowanych z FEP 2021-2027 w zakresie CS1: Wsparcie rozwoju społeczno-gospodarczego MOF Bytowa	71
Tabela 26 Lista projektów przewidzianych do realizacji w ramach mechanizmu ZIT finansowanych z FEP 2021-2027 w zakresie CS2: Poprawa stanu i ochrona środowiska naturalnego.....	72

Tabela 27 Lista projektów przewidzianych do realizacji w ramach mechanizmu ZIT finansowanych z FEP 2021-2027 w zakresie CS2: Poprawa stanu i ochrona środowiska naturalnego.....	73
Tabela 28 Lista projektów przewidzianych do realizacji w ramach mechanizmu ZIT finansowanych z FEP 2021-2027 w zakresie CS3: Rozwój zrównoważonej mobilności miejskiej.....	75
Tabela 29 Fiszka ramowa projektu MOF Bytowa do realizacji w ramach mechanizmu ZIT finansowanego z FEP 2021-2027 w zakresie CS2: Poprawa stanu i ochrona środowiska naturalnego.....	76
Tabela 30 Lista pozostałych przedsięwzięć w zakresie CS1: Wsparcie rozwoju społeczno-gospodarczego MOF Bytowa.....	78
Tabela 31 Lista pozostałych przedsięwzięć w zakresie CS2: Poprawa stanu i ochrona środowiska naturalnego.....	83
Tabela 32 Lista pozostałych przedsięwzięć w zakresie CS3: Rozwój zrównoważonej mobilności miejskiej.....	88
Tabela 33 Lista wybranych podmiotów do prac nad Strategią.....	92
Tabela 34 Struktura alokacji projektów MOF Bytowa na instrument ZIT w ramach FEP 2021-2027.....	102
Tabela 35 Plan finansowy Strategii ZIT.....	104

Wykresy

Wykres 1 Liczba mieszkańców Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Bytowa w latach 2015-2021 w podziale na ekonomiczne grupy wiekowe	9
Wykres 2 Podmioty gospodarcze według PKD w ZIT MOF Bytowa w 2021 roku	10
Wykres 3 Średnia liczba beneficjentów środowiskowej pomocy społecznej na 10 tysięcy ludności w latach 2015-2020 w MOF Bytowa oraz województwie pomorskim	14
Wykres 4 Zmiana liczby udzielonych porad w zakresie ambulatoryjnej opieki zdrowotnej w podstawowej i specjalistycznej opiece zdrowotnej w gminach MOF Bytowa w latach 2015-2021	17
Wykres 5 Liczba pasażerów komunikacji miejskiej	40
Wykres 6 Liczba pasażerów i wozokilometry PKS w latach 2017-2022	41
Wykres 7 Struktura wiekowa taboru autobusowego w powiecie bytowskim	42
Wykres 8 Struktura wiekowa autobusów wg. przedziałów 10-letnich	42
Wykres 9 Liczba ofiar śmiertelnych na 100 tys. mieszkańców	52
Wykres 10 Liczba ofiar śmiertelnych na 100 wypadków	53

Mapy

Mapa 1 MOF Bytowa na mapie województwa pomorskiego	7
Mapa 2 Podział obszaru opracowania według rodzaju gminy	8
Mapa 3 Stan techniczny nawierzchni dróg krajowych	31
Mapa 4 Stan techniczny dróg wojewódzkich	32
Mapa 5 Przebieg linii 212	33
Mapa 6 Założenia rozwoju sieci stacji ładowania/tankowania paliw alternatywnych w województwie	37
Mapa 7 Mapa połączeń komunikacji miejskiej w Bytowie	39
Mapa 8 Koncepcja sieci tras rowerowych o charakterze transportowym MOF Bytowa	45
Mapa 9 Więźba podróży międzygminnych w powiecie bytowskim – sierpień 2019 – wszystkie podróże	49
Mapa 10 Więźba podróży międzygminnych w powiecie bytowskim – październik 2019 – wszystkie podróże	49